Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

TESTS

ELEGANT:
RAm-TEE von Minitrix

SCHNELL:
ET 423 von Roco

BULLIG:
81 von Fleischmann

Thüringer Sonderweg
Sonneberger Netzknüpfer

Werbeloks der SBB
Flotte Litfaßsäulen

30er-Jahre auf Nord-Modulen
Bergedorfer H0-Fernbahn-Träume

Vergessene Schmalspurbahnen
Neuanfang in Ost-Mecklenburg

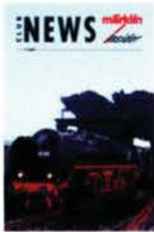
„Alle reden vom Wetter..."

Ernstfall Winter

Herausforderung für Personale und Fotografen

märklin

Was Sie als Insider Anderen voraus haben:



1. Mit den Insider-Club-News gibt es 6 mal pro Jahr vertiefende Informationen zu Modellen, Vorbildern und Technik. 2. bekommt der Insider pro Jahr 

Ausgaben des Märklin Magazins, der auch außerhalb der Märklin-Welt anerkannt hochwertigen Modellbahn-Fachzeitschrift. 3. gibt's jedes Jahr einen anderen exklusiven  wahlweise in H0 oder Z:  Für andere Clubmitglieder ist der 4. Grund der wichtigste, nämlich die jährlichen Sondermodelle, die ausschließlich für Mitglieder des Insider-Clubs gefertigt werden. Zum Beispiel 2001 dieses legendäre 

H0-Supermodell: Auch 2003 können Insider Besonderes erwarten: ein H0-Modell der BR 103 mit C-Sinus-Motor und der Weltpremiere von digital ausfahrbaren Pantographen.  Und für mini-club die:  – wie alle Insider-Exklusivitäten selbstverständlich in hoch detaillierter, wertbeständiger Metallbauweise. Auch für die Freunde der Spur 1 gibt es ein Exklusiv-Modell:  5. bekommen Insider gratis sämtliche 

ebenso wie 6. die Höhepunkte des Modellbahnjahres auf 7. können die langjährigen Insider interessante  als Treueprämie bestellen. 8. haben Insider unter www.maerklin.com eine eigens reservierte 

Dort gibt es weitere Informationen, Veranstaltungstermine und anderes zum Downloaden. Und 9. dürfen sich Insider für die Zukunft auf eine ganze Reihe weiterer Überraschungen freuen.



Werden Sie Mitglied im Märklin-Insider-Club:

Die Mitgliedschaft im Märklin-Insider-Club kostet im Jahr 72,90 €

Das alles bekommen Sie als Märklin-Insider:

- 6 x jährlich: die Insider-News und das Märklin Magazin
- Märklin-Katalog oder CD sowie alle Prospekte
- Video „das Jahr mit Märklin"
- Zugang auf Insider-Angebot der Märklin-Internet-Site
- Jahreswagen in H0 oder Z
- Bestelloptionen für exklusive Insider-Modelle
- Treuewagen für langjährige Mitglieder

Anmeldeformulare: www.maerklin.com, im Märklin-Katalog oder beim Fachhändler

Anmeldeschluß für 2003 ist der 21. März 2003

INHALT

VORBILD

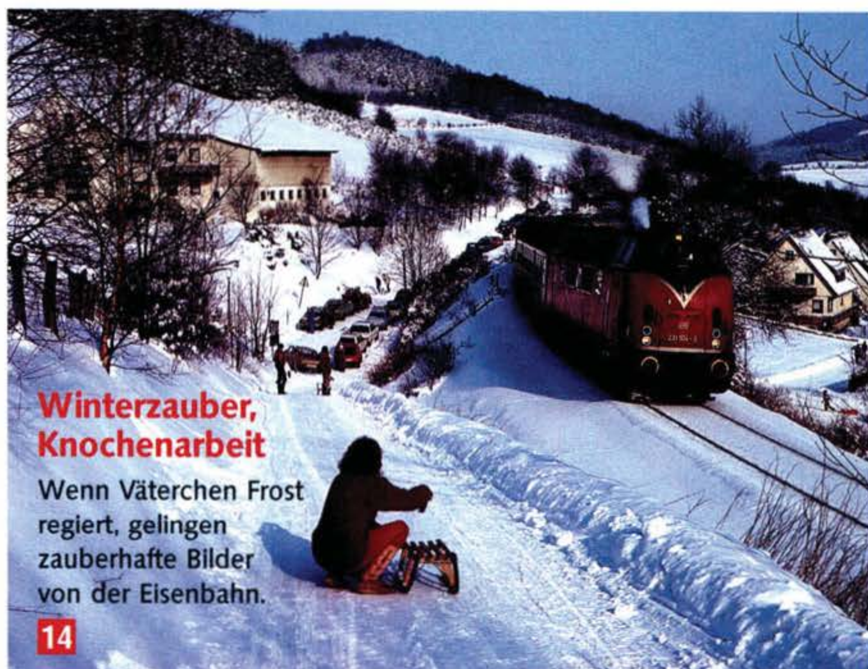
MODELL

AUSSERDEM

Zeitreise 106

Bergedorf liegt an der Berlin-Hamburger Bahn. Die BEF stellen die 30er-Jahre auf einer H0-Modulanlage nach.





Winterzauber, Knochenarbeit

Wenn Väterchen Frost regiert, gelingen zauberhafte Bilder von der Eisenbahn.

14



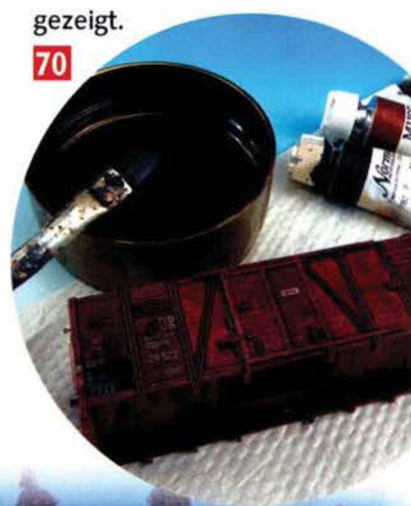
24 Thüringer Perspektiven

Mit neuer Technik gehen die schon totgesagten Bahnstrecken um Sonneberg wieder in Betrieb.

Wagenwerkstatt

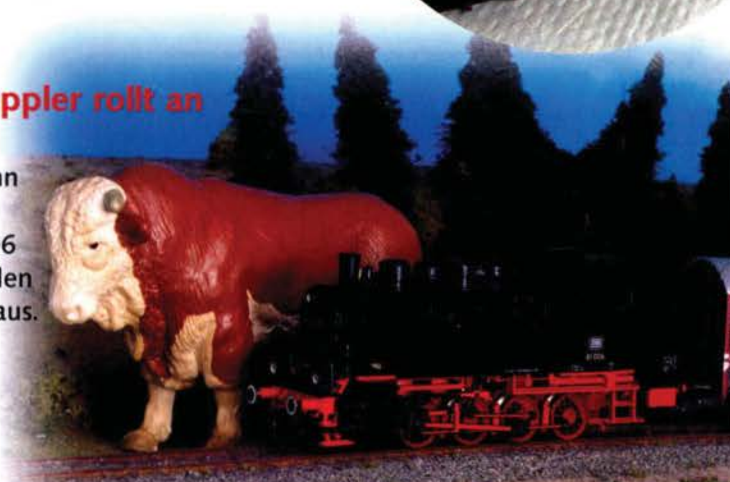
Am Beispiel eines gedeckten Güterwagens der Bauart Oppeln wird die Aufwertung von Serienmodellen gezeigt.

70



92 D-Kuppler rollt an

Geschafft: Fleischmann liefert die neue 81006 noch vor den Festtagen aus.



DB AG

Bahn stellt um

Foto: Tolkemit



Eine Zuggattung verschwindet: 101 085 mit IR im März 2001 in Lippstadt.

● Am 15. Dezember 2002 tritt europaweit ein neuer Bahnfahrplan in Kraft. Die DB AG bezeichnet die Umstellung als die größte seit 1991, als der ICE in den Liniendienst ging. Wichtigste Neuerung im Fernverkehr ist die Einbindung der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, über die insgesamt sieben Linien rollen werden. 50 ICE-3-Einheiten der DB und vier der Niederländischen Staatsbahn werden drei- bis viermal stündlich die Strecke pro Richtung befahren. Zwischen Köln und Frankfurt/Main besteht Halbstundentakt, drei weitere Linien werden so verknüpft, dass sich ein Stundentakt ergibt. Auf der linken Rheinstrecke verkehren im Fernverkehr nur noch zwei Inter-City-Linien. Das Ruhrgebiet erhält über diese neuen Züge Anschluss an Tourismusregionen, Ziele sind Klagenfurt, Garmisch-Partenkirchen, Oberstdorf und Lindau. Der erst 1988 neu auf die Schienen gestellte Interregio wird dagegen fast völlig verschwinden. Zehn neue InterCity-Linien ersetzen insgesamt 15 Interregios, weitere werden zu IRE oder RE. Bestehen bleiben lediglich Dresden – Wroclaw und Chemnitz – Berlin.



Foto: Tolkemit

103 184 mit IR 2553 in Soest ist auch schon Vergangenheit.

Folgende neue IC-Linien ersetzen Interregios:

15 Frankfurt/Main – Halle – Berlin – Stralsund (für IR 36)
26 Stralsund – Rostock – Schwerin – Hamburg – Hannover – Frankfurt/Main – Karlsruhe (für IR 11, 12 und 19)
35 Norddeich – Münster – Essen – Köln – Koblenz – Trier (– Luxemburg) (für IR 15)
51 Düsseldorf – Dortmund – Kassel – Erfurt – Weimar (ICE-T im Wechsel mit konventionellem Wagenzug; für IR 20)
60 (Strasbourg –) Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – München (für IR 2 und 27)
61 Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – Nürnberg (für IR 26 und 27)
62 Frankfurt/Main – Darmstadt – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg (für IR 2 und 62)
66 München – Ingolstadt – Ansbach – Würzburg (für IR 21)
77 Berlin – Hannover – Osnabrück – Münster / Amsterdam (für IR 16)

Folgende Linien werden über die NBS Köln – Rhein/Main geführt:

40 Münster – Essen – Düsseldorf – Köln-Deutz – Limburg Süd – Frankfurt/Main
41 Dortmund – Essen – Köln-Deutz – Montabaur – Frankfurt/Main
42 Dortmund – Essen – Köln – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Stuttgart – München
43 Dortmund – Wuppertal – Köln –Frankfurt Flughafen – Mannheim – Karlsruhe – Basel
45 Köln – Montabaur – Limburg Süd – Wiesbaden – Mainz – Mannheim – Stuttgart
78 Amsterdam – Duisburg – Köln – Frankfurt/Main
79 (Bruxelles – Aachen –) Köln – Frankfurt/Main

ORKAN JEANETTE

Sturmschäden

● Ende Oktober wütete der Orkan „Jeanette" über Europa und erreichte am 27. Oktober 2002 Deutschland. Betroffen waren die Strecken Hannover – Bremen, linke und rechte Rheinstrecke, Nürnberg – Würzburg, Nürnberg – Treuchtlingen und Lichtenfels – Saalfeld. Die Neubaustrecke Köln – Rhein-Main musste stundenweise gesperrt werden, ebenso wie zahlreiche Bahnhöfe, darunter Aachen, Kiel und Mainz. Wegen der Störungen auf den Rheinstrecken mussten bis zu 25 Güterzüge abgestellt werden; in den Niederlanden, Belgien und im süddeutschen Raum wurde der Güterverkehr zeitweise komplett eingestellt. Züge waren stark verspätet oder fielen ganz aus. In Mecklenburg-Vorpommern wurde der Zugverkehr durch umgestürzte Bäume und abgerissene Fahrleitungen gestört. Am 29. Oktober 2002 waren noch einige Nebenstrecken gesperrt. Den Schaden beziffert die DB-Netz-AG auf „Millionen im einstelligen Bereich". Der Eurostar London – Paris/Brüssel musste zeitweilig eingestellt werden, weil Salzwasser die Bahnanlagen am Kanal lahm legte. Bis zu 7000 Reisende saßen an beiden Küsten fest.

DB AG

DB Cargo will neue Diesel

● Die Güterverkehrssparte der DB AG braucht neue Zugmaschinen: Anfang November startete sie die Ausschreibung über 200 neue Streckenloks, die im Zeitaum zwischen 2006 und 2015 in Dienst gestellt werden sollen. Grund für die Ausschreibung ist die zunehmende Störanfälligkeit des mittlerweile durchschnittlich 30 Jahre alten Lokparks. Das neue Fahrzeug soll auch Plattform für eine optionale Variante für DB Regio sein. Eine zusätzliche Beschaffung über weitere 370 Maschinen für Regio und Cargo steht im Raum.

ÖBB

Felslawine kontra 1042

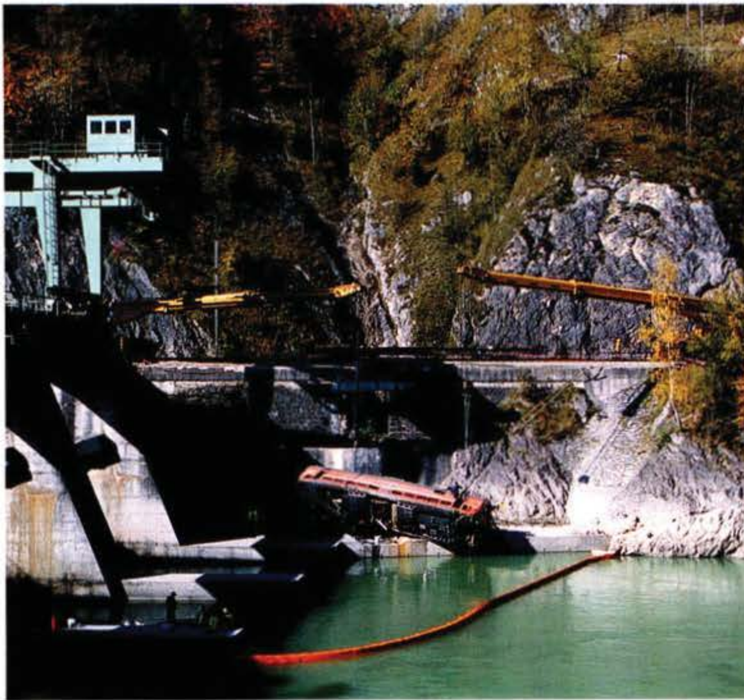


Foto: Haslebner

Mit zwei Eisenbahn-Kränen wurde die 84 Tonnen schwere Lok gehoben.

● Der Güterzug 56266 war am 8. Oktober 2002 von Selzthal nach Linz unterwegs. Gegen 1 Uhr durchquerte er einen Tunnel kurz vor dem Kraftwerk Schönau/Enns. Etwa 150 Meter nach dem Tunnelausgang fuhr die Lok 1042.516 in eine abgegangene Felslawine. Die Maschine des 1540 Tonnen schweren Zugs entgleiste und stürzte 15 Meter tief einen Abhang hinunter, wo sie auf einer Betonterrasse des Kraftwerks seitlich zum Liegen kam. Der Lokführer überlebte das Unglück nicht. Am 16. Oktober fand mit zwei Kränen die komplizierte Bergung der verunglückten Lok statt.



Foto: Henker

■ ***Ein großer Erfolg** war die viertägige Plandampfveranstaltung an der Lahn und im Westerwald. Rund um Limburg kamen 031010, 18478 und manche andere Dampflok zum Einsatz. Am 4. Oktober ist 01118 mit einem Planzug von Koblenz nach Limburg unterwegs und hält gerade in Nassau.*

Abgerechnet wird zum Schluss



Dr. Karlheinz Haucke

Wie doch die Zeit vergeht: In wenigen Tagen ist schon wieder Weihnachten. Und spätestens mit dem Kassensturz nach dem Jahreswechsel werden wir in Deutschland wissen, ob wir uns nun konsumkonforme Festtage gegönnt oder der heimischen Wirtschaft weiteren Grund zum Wehklagen gegeben haben. Außerdem dürfen wir gespannt sein, ob die Modellbahnindustrie erneut entgegen dem allgemeinen Trend abschneidet oder sich ebenfalls zur maßstäblichen Ausgestaltung des allgemeinen Jammertals heranziehen lassen muss. Zumindest in Köln waren von den Großen der Branche erstaunlich optimistische Töne zu vernehmen.

Die verkündet derzeit auch die Deutsche Bahn AG, umso lauter, je näher der Fahrplan- und Preissystem-Wechsel vom 15. Dezember rückte. Die arg gebeutelte Anzeigenakquisition deutscher Tageszeitungen konnte sich endlich einmal wieder die Hände reiben, ließ sich die DB AG ihre neueste Image-Kampagne doch einiges kosten. In ganzseitigen Anzeigen war so zu erfahren, dass das „Bahnfahren für Millionen Menschen so attraktiv wie nie zuvor" werde. Und „wer früh bucht und sich festlegt, kann erheblich sparen." Fast zu schön, um wahr zu sein!

Ärgerlicherweise nahmen allzu viele Bundesbürger die Bahn beim Wort. Das führte dazu, dass bereits fünf Wochen vor den Festtagen auf vielen Relationen das Frühbucher-Sitzplatzkontingent völlig ausgeschöpft war. Zum Normalpreis jedoch kein Problem. Ich kann mir nicht helfen, irgendwie erinnert mich das an so genannte Lockvogelangebote, nicht nur der Billigflieger.

BAHNWELT AKTUELL

DB AG/ÖBB

Zulassungsfahrten der neuen BR 189

● Seit August 2002 befindet sich 189001 zu brems- und lauftechnischen Zulassungsfahrten bei den ÖBB. Nach Belastungsprobefahrten auf der Tauernbahn fanden von Mitte Oktober bis Mitte November lauftechnische Messfahrten statt. Einsatzstrecken waren die Süd-, Nord- und Westbahn. Außerdem gab es Weichenmessfahrten in Wien West. Die ÖBB haben Interesse an der Beschaffung der modernen Viersystemlok angezeigt. Nachdem die ÖBB mit dem Taurus 1016/1116, ebenfalls aus dem Haus Siemens, gute Erfahrungen gemacht haben, will man Verhandlungen aufnehmen, ein Los über 100 Taurus-Maschinen in BR 189 umzuwandeln.



Foto: Haslebner

Messwagen im Siemens-Sandwich: Vorne zieht 189001 und hinten bremst 1116.081.

ZWISCHENHALT

Thüringens Bahnhöfe sollen schöner werden. Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) und DB Station und Service wollen bis 2007 nicht nur das Erscheinungsbild verbessern. Vor allem sollen neue Bahnsteige mit einer einheitlichen Höhe von 55 Zentimetern, barrierefreie Zugänge sowie Bussteige, Park- und Radstellplätze errichtet werden.

Der Flughafen Leipzig/Halle wird ab 15. Dezember 2002 halbstündlich mit dem Flughafen-Express ab Leipzig Hauptbahnhof angefahren. Die Fahrt in den zum Einsatz kommenden VT642 kostet 3,20 Euro im Tarif des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV); es gilt auch der normale Bahntarif.

65 Doppelstockwagen für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit hat die Bahn AG für 90 Millionen Euro bei Bombardier bestellt. Die 54 Mittel- und elf Steuerwagen, die alle Informationsschirme bekommen, werden ab November 2003 ausgeliefert und kommen in Berlin/Brandenburg sowie in Mecklenburg-Vorpommern zum Einsatz. Weitere 67 Doppelstockwagen liefert das Werk in Görlitz an die Dänischen Staatsbahnen (DSB), die damit ihre Bn-Wagen aus den 70er-Jahren, die noch zwischen Kopenhagen und Nykobing (Falster) verkehren, ersetzen.

Baltic Train heißt eine neue Containerzug-Direktverbindung von Wismar nach Hamburg. Partner sind die Seehafen Wismar GmbH, die Kali Transport Gesellschaft Hamburg (KTG) und die DB-Cargo-Tochter Bahntank Transport GmbH. Wichtigstes Transportgut sind Holzprodukte.

Kopenhagen hat am 20. Oktober seine neue Metro in Betrieb genommen. Zunächst verkehren zwei Linien, M1 Norreport – Vestamagar und M2 Norreport – Lergravsparken. Die M1 soll künftig den Flughafen Kastrup anbinden.

Entlastung für die Brenner-Autobahn: Am 11. November 2002 startete eine weitere Rollende Landstraße (RoLa) von München nach Bozen. Der italienische Betreiber bietet wöchentlich zwölf Zugpaare mit eigenen Wagen für maximal 500 Lkw an.

FLEX AG heißt eine deutsch-dänische Tochtergesellschaft der Norddeutschen Nahverkehrsgesellschaft mbH (NNVG), die den „Flensburg Express" Hamburg – Flensburg – Padborg betreibt und die entfallenden Interregios ersetzt. In Padborg besteht Anschluss an das IC-Netz der Dänischen Staatsbahnen (DSB). Als Lokomotiven dienen drei „Taurus" von Siemens-Dispolok. Der Wagenpark wird zunächst aus ehemaligen DR-Schnellzugwagen Bomz/ABomz mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit bestehen, bis Fahrzeuge für 200 km/h beschafft werden können.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) erkennt ab dem 15. Dezember 2002 die Bahncard in seinem Gebiet an. Die Ermäßigung von 25 Prozent wird auf Einzelfahrscheine und Tageskarten gewährt und gilt in allen Verkehrsmitteln. Ausgenommen sind die Zonen Berlin ABC sowie die Verkehre in den kreisfreien Städten mit eigenen Tarifzonen. Der VBB ist damit einer der ersten Verbünde mit Bahncard-Akzeptanz.

Zwei Positionspapiere zum Wettbewerb im SPNV und zu Anschlüssen im Schienengüterverkehr hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Anfang November vorgestellt. Der Verband fordert mehr Transparenz beim Wettbewerb sowie ein stärkeres Engagement der öffentlichen Hand bei der Infrastrukturfinanzierung. Infos: www.vdv.de.

Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VBD) hat seinen Sitz jetzt in der Bundeshauptstadt Berlin (Jägerstraße 65, Stadtbezirk Mitte). Die bisherige Zentrale in Frankfurt wird zum Jahresende geschlossen.

Prignitzer Eisenbahn und Hamburger Hochbahn (PEG und HHA) erhielten den Zuschlag für vier Regionalbahnlinien in Berlin-Brandenburg. Die Strecken von Berlin nach Tiefensee, Beeskow – Frankfurt/Oder und Eberswalde – Frankfurt/Oder sowie von Eberswalde nach Templin werden ab Dezember 2004 von einer gemeinsamen Tochtergesellschaft betrieben. PEG und HHA setzten sich gegen die DB AG und die Connex-Tochter Niederbarnimer Eisenbahn durch.

„Bahn frei für Europa" heißt ein Forderungskatalog der Allianz pro Schiene. In



Foto: Lindner

101 090 muss mit ihrem EC 109 über ein Güterverkehrsgleis die Unglücksstelle umfahren.

BRAND IM NACHTZUG PARIS – WIEN

Rauchzeichen

● Das schwere Brandunglück im Nachtzug D 261 von Paris nach München am 6. November 2002, bei dem zwölf Menschen den Tod fanden, zog heftige Diskussionen über die Notwendigkeit von Brandmeldern in Schlaf- und Liegewagen nach sich. Die SBB will die Ergebnisse der Ermittler von Nancy nicht erst abwarten und begann mit dem Umbau ihrer Schlaf- und Liegewagenflotte. Bereits ausgerüstet mit einem Gefahrenwarnsystem sind Nachtzüge in Schweden beim Staatsunternehmen SJ. Auf einem Display wird dem Zugbegleiter angezeigt, in welchem Wagen sich welche Art von Störung befindet. Die Störungsmeldung kann auch von anderen Zügen beziehungsweise Stellwerkspersonal empfangen werden. In Konsequenz aus dem Brand von Nancy ließ die DB AG nun einen schwedischen Schlafwagen für Untersuchungszwecke einrollen.

BASEL

Entgleiste HGK-Lok

● Am 17. Oktober 2002 entgleiste die HGK-145-CL 011, die den Hupac-Zug 46012 am Haken hatte, bei der Ausfahrt aus dem badischen Bahnhof in Basel in Richtung Weil am Rhein an einer defekten Weiche. Der Unfall hatte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr im Dreiländereck: Die S-Bahn aus Freiburg endete in Weil. Fernverkehrszüge wurden über Güterzuggleise umgeleitet und konnten nicht im badischen Bahnhof halten.

neun Schritten soll der Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnmarkt aufgezeigt werden. Unterstützer sind unter anderem der BUND, NABU, der Verein Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI) und der VCD. Mehr Infos: www.allianz-pro-schiene.de.

Der Containerterminal in Zwickau wird wieder von Güterzügen bedient. Nach Jahren außer Betrieb fahren zunächst dreimal wöchentlich Zuggruppen der Linie Leipzig – Hof/Zwickau. Auch auf der Vogtlandbahn sind Reaktivierungen von Terminals im Gespräch, so in Falkenstein.

Die DB AG plant die Schließung vieler Fahrkartenschalter, befürchtet Norbert Hansen, Vorstand der Gewerkschaft Transnet. Die Zahl der Reisezentren an Bahnhöfen soll von derzeit 750 auf 440 Stück sinken, womit auch ein massiver Stellenabbau verbunden wäre.

Die Brünigbahn erhält neue Triebwagen. Der Triebwagenhersteller Stadler liefert zehn dreiteilige Triebwagenzüge ABe 4/8 „Spatz" für die einzige Schmalspurlinie der SBB zwischen Luzern und Interlaken.

Ein schwerer Fönsturm, der am Wochenende vom 15. bis 17. November 2002 von der Region Garmisch bis zum Salzburger Land über die Alpen strich, richtete erhebliche Verwüstungen an. Auf der Pinzgauer Lokalbahn warf er sogar einen 29 Tonnen schweren Schmalspur-Triebwagen der Baureihe 5090 aus dem Gleis. Dabei kam eine Frau ums Leben.

■ ***Der Hamburger Sportverein*** *(HSV) hat bei der Schienenverkehrsgesellschaft Stuttgart einen Sonderzug gechartert, mit dem die Fans zu den Auswärtsspielen reisen können. Meist wird der Zug mit Connex-Lokomotiven bespannt, am 5. Oktober zog eine 185 von Hoyer-Railserv die Fußballfans im DFR 83351 nach Gelsenkirchen. Dennoch: Trotz der im Zug mitgereisten Unterstützung verloren die Hamburger auf Schalke 0:3.*



Foto: Wirtz

DB AG/ÖBB

Außerfern wieder am Netz

● Nach der Erneuerung der elektrischen Fahrleitung im deutschen Abschnitt der Strecke werden Güterzüge seit Mitte September wieder von den ÖBB-E-Lok-Baureihen 1044, 1016 und 1116 geführt. Die Zubringerzüge von Vils nach Reutte ziehen immer noch DB-Cargo-290 und auch die Personenzüge sind noch in der Hand der Baureihen 627.1 und 628.0 von DB Regio.



Foto: Hruza

Die ÖBB-1044 202 zieht den Vormittagsgüterzug von Reutte in Richtung Ehrwald.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Kasperzek

Nein, liebe Leser, wir wollen von Ihnen nicht wissen, welche Loktype das ist. Wer kennt sie nicht, die sächsische IV K? Interessant am Lebenslauf, fast schon müsste man sagen, an der Odyssee der hier vorgestellten Lok war ein Intermezzo als Museumsfahrzeug. 99555 war von 1977 bis Sommer 2002 zusammen mit den beiden Wagen 970-397 und 970-415 an einem Ort ausgestellt, der einst selbst eine Schmalspurbahn beheimatete, allerdings ist die IV K hier nie gefahren. Das wäre auch schlecht möglich gewesen, hatte diese Strecke doch eine andere Spurweite als die in Sachsen üblichen 750 Millimeter. Heute ist der Zug in der Pflege des Interessenverbandes der Zittauer Schmalspurbahnen. In Bertsdorf wird die Lok zur Zeit zerlegt und für Ausstellungen hergerichtet. Dabei soll festgestellt werden, ob gegebenenfalls eine betriebsfähige Aufarbeitung möglich wäre. 99555 hat noch das original genietete Fahrwerk aus dem Jahr 1908, das sie auch nach der Rekonstruktion 1963 behielt. Wo war 99555 von 1977 bis Sommer diesen Jahres ausgestellt?

Als Antwort genügt die Benennung der Strecke oder der Stadt.



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Die Baureihe V200" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete „zweiachsiger Reisezuggepäckwagen mit offenen Übertgängen". Da diese Frage wohl etwas zu schwer war, erhielten wir leider nur wenige richtige Antworten. Die 10 Exemplare „Die Baureihe 99 5-6" haben gewonnen: Bommert, S., 04317 Leipzig; Schröter, Wolfgang, 09573 Augustusburg; Kreutzfeldt, Herbert, 14806 Belzig; Mey, Harry, 02788 Hirschfelde; Schaefer, Horst, 10319 Berlin; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Person, Ralf-D., 31311 Uetze; Huber, Hans-Jürgen, 86154 Augsburg; Muser, Dieter, 86157 Augsburg; Dyba, Kaan, 86391 Stadtbergen.

DB AG

Leere Drohung oder mehr?

● Bitterer Ärger und Unverständnis bei Bahn-Zulieferern: Das Handelsblatt berichtete am 14. November 2002 von einem Schreiben der DB AG, die Firmen mögen bitte zehn Prozent ihrer in diesem Jahr mit der DB AG gemachten Umsätze zurückzahlen. Dieser Pauschalbrief richtete sich an mittelständische Betriebe, während mit den Großlieferanten (Siemens, Alstom, Bombardier) gesonderte Regelungen vereinbart werden sollten. Begründet wurde der „außerordentliche einmalige Sanierungsbeitrag" mit der schweren wirtschaftlichen Lage der Bahn. Noch am selben Tag dementierte die DB AG in einer Presseinformation, betonte aber, dass an „Einsparpotentialen bei der Beschaffung" gearbeitet werden müsse. Rechtlich wäre die Aufforderung der DB AG ohnehin problematisch, weil sie laut Kartellgesetz rückwirkend ohne sachlich gerechtfertigten Grund keine Rabatte verlangen darf. In diesem Falle hätte ihr ein Bußgeld gedroht. Bekannt ist allerdings auch, dass etliche Zulieferer auf Geschäfte mit der DB AG angewiesen und deshalb mit juristischen Schritten zurückhaltend sind.



Foto: Heinrich

■ ***Wieder Güterzüge** in Chemnitz Hauptbahnhof: Wegen Bauarbeiten auf der Strecke Chemnitz – Leipzig mussten im September Kohlezüge über Glauchau und Gößnitz umgeleitet werden.*

CONNEX-GRUPPE

Von Zittau nach Stralsund

● Inter-Connex auf Expansionskurs: Ab 15. Dezember verbindet das Zugpaar X 83010/X 83013 die Städte Zittau, Görlitz und Cottbus mit Berlin und Stralsund. Es wird dabei in den Bedienungstakt der Lausitz-Bahn GmbH zwischen Cottbus und Zittau eingebunden, die ebenfalls zur Connex-Gruppe gehört. In Richtung Berlin werden bis Cottbus alle Halte bedient, die Verlängerung bis Stralsund erfolgt Freitag bis Montag. In Richtung Zittau hält der neue Zug zwischen Cottbus und Görlitz nur in Spremberg, Weißwasser und Horka. Es werden die Fahrscheine des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) anerkannt. Wie beim ersten Inter-Connex zwischen Gera und Rostock können Fahrscheine auch im Zug erworben werden. Die Ostmecklenburgische Eisenbahn GmbH (OME, Neubrandenburg) betreibt das Zugpaar gemeinsam mit der Lausitzbahn GmbH (Sitz Görlitz). Zum Einsatz gelangen Desiro-Triebzüge. Connex-Geschäftsführer Hans Leister ist vom Erfolg der neuen Linie überzeugt: Mit dem ersten Inter-Connex führen bis zu 60 Prozent Fahrgäste, die sonst gar nicht in die Bahn gestiegen wären.

DB AG

Stuttgarter S-Bahn fuhr in Baugrube

● Der Tag hatte für die Stuttgarter S-Bahn schon schlecht begonnen: Auf Grund eines Isolatoren-Schadens an der Oberleitung konnten die vier in Weil der Stadt stationierten Züge zu Betriebsbeginn am 22. Oktober 2002 nicht eingesetzt werden. Also wurde eilig vom Depot in Plochingen ein Ersatzzug auf den Weg in Richtung Weil geschickt. Dieser kam bis Renningen. Dort fuhr er auf Grund einer falsch gestellten Weiche auf das falsche Gleis. In der Dunkelheit, es war kurz nach 5 Uhr morgens, sah der Lokführer den Prellbock im Gleis zu spät. Trotz einer Zwangsbremsung schob sich die S-Bahn über den Prellbock weiter. Die ersten drei Wagen entgleisten und kamen erst in einer Baugrube zum Stehen. Zum Glück war der Zug, da er sich ja noch auf dem Weg zu seinem Einsatz befand, nur mit dem Lokführer besetzt. Dieser erlitt leichte Verletzungen. Zum Unfallzeitpunkt wurde an der Unglücksstelle am zweiten Gleis zwischen Renningen und Malmsheim gebaut. Der vierte Wagen des Zuges ragte nach einer ersten Einschätzung in das Lichtraumprofil der eigentlichen S-Bahn-Strecke, so dass diese auch blockiert war.



Foto: G. Habermann

Bei dem Gruben-Sturz wurde der neue 423-Triebwagen erheblich beschädigt.

Rund 3500 Pendler mussten auf den eingerichteten Bus-Ersatzverkehr ausweichen. Der Unglückszug wurde zügig mit einem Kran auf Lkw verladen und abtransportiert. Kurz vor Mittag konnte der reguläre Betrieb auf der S6 wieder aufgenommen werden. Der Zug, der bis zum Abschluß der Untersuchungen durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Versicherungen im Stuttgarter Hafen bei einem Kran- und Schwerlastunternehmen abgestellt war, wird ersten Einschätzungen nach nicht mehr zu reparieren sein. Die Bahn spricht von einem Sachschaden in Millionenhöhe. Die Suche nach der Unglücksursache beziehungsweise dem Verantwortlichen für die falsch gestellte Weiche dauern an.

DB AG

Städte-Partnerschaften

● Die Deutsche Bahn AG hat am 31. Oktober 2002 mit der Taufe von ICE-Zügen begonnen. In Berlin wurde 411011 vom regierenden Bürgermeister Wowereit auf den Namen der Hauptstadt getauft. Am 4. November folgte Frankfurt am Main. Zunächst sollen 55 der zur Zeit 216 ICE-Züge getauft werden. Der ICE 411012 „Freie und Hansestadt Hamburg" wurde am 6. November 2002 von Hamburgs Erstem Bürgermeister Ole von Beust getauft. Die neuen Zugnamen sind zusammen mit dem jeweiligen Stadtwappen beiderseits an den Zugenden angebracht. Damit erhalten die ICE-Garnituren neue feste Namen und ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 werden die Züge unter ihren neuen Namen offiziell verkehren. Von den bisherigen Zugbezeichnungen bleiben lediglich die Namen internationaler Fernzüge erhalten sowie die von Nacht- und Auto-Zügen, der ICE-Sprinter sowie wenige Namen, die zu einem eigenständigen Markenbegriff wurden.

Foto: Büggemann



411012: Rechts neben der Tür steht der Städtename.

BAHNWELT AKTUELL

PRIVATBAHN

Bietergemeinschaft erhält Zuschlag

● Ende Oktober 2002 beschlossen der Aufsichtsrat der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVWOL), dass die Bietergemeinschaft Eurobahn (Rhenus Keolis GmbH) und Verkehrsbetriebe Extertal – Extertalbahn GmbH den Zuschlag für den Personenverkehr auf dem Teilnetz Weserbahn/Lammetalbahn erhalten soll. Insgesamt sechs Bieter interessierten sich für die beiden ausgeschriebenen Strecken Hildesheim – Rinteln – Löhne (Weserbahn) und Hildesheim – Bodenburg (Lammetalbahn) mit einer Gesamtlänge von etwa 120 Kilometern. Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 will die LNVG rund 1,1 und die VWOL 0,3 Millionen Zugkilometer jährlich bestellen. Das entspricht einer Angebotssteigerung um 25 Prozent im Vergleich zum derzeitigen von DB Regio durchgeführten Betrieb. Die Gesamtlaufzeit des Vertrags beträgt acht Jahre. Der Bietergemeinschaft werden insgesamt elf Triebwagen von Typ Coradia LINT 41 zur Verfügung gestellt. Rhenus Keolis kündigte nach dem Zuschlag an, den bisherigen Standort Bielefeld auszubauen und insgesamt 40 neue Arbeitsplätze zu schaffen.



Foto: Schumann

Die DB AG-624 haben bald ausgedient und werden von Alstom-Triebwagen verdrängt.

TOP UND FLOP

TOP: Mitfahrgemeinschaften

Die DB AG bietet in ihrem neuen, sehr umstrittenen Tarifsystem besonders günstige Fahrpreise für Gruppen an. Mit entsprechenden Ermäßigungen kann eine Ersparnis von maximal 73 Prozent herausspringen. Aber wer reist schon in der Regel in einer Gruppe? Kein Problem, was bei Mitfahr- und Mitwohnzentralen längst Gewohnheit ist, sollte nun auch für Zugreisen funktionieren. Zwei Internetportale sind bereits am Start (www.mitbahnen.de und www.bahnfahrzentrale.de). Man sucht sich dort entweder eine bereits angemeldete Reisegruppe oder eröffnet selbst rechtzeitig eine (Frühbucherrabatt!). Vor der Abfahrt trifft sich die Gruppe am Bahnhof und mit den neuen Bekannten geht es dann gemeinsam auf die Reise. Und das Beste ist, dass die DB AG bisher nicht beabsichtigt, gegen diese Fahrgemeinschaften vorzugehen!

FLOP: Insider-Geschäft

Der Personenverkehr auf der Strecke Röblingen – Querfurt erhielt wie auf diversen andere Relationen in Sachsen-Anhalt doch noch eine Gnadenfrist. Allerdings reduzierte man das Zugangebot. Auf welche Verbindungen, das vergaß man leider auf den größtenteils unbesetzten Bahnhöfen auszuhängen, wie etwa in Obhausen. So steht der Kunde vor dem alten Fahrplan und wundert sich, wenn der angekündigte Zug ausbleibt. Dass die zur Rentabilität notwendigen Fahrgastzahlen so erreicht werden, darf man bezweifeln. Aber vielleicht will der Betreiber das ja gar nicht.

MUSEUMSBAHN

Tag der offenen Tür

● Am 12. Oktober 2002 feierte der Förderverein zur Erhaltung eines Museumsbahnbetriebs auf dem Betriebsgelände der ehemaligen Hersfelder Kreisbahn, der späteren Hersfelder Eisenbahngesellschaft (HEG), in Schenklengsfeld einen Tag der offenen Tür. Ausgestellt wurden Fahrzeuge, die sich derzeit in Aufarbeitung befinden. Mit einer Köf (322039) und einer Draisine konnten Besucher Pendelfahrten im Bahnhofsbereich unternehmen. Schenklengsfeld war einst Betriebsmittelpunkt der HEG, die die Strecke Heimboldshausen – Bad Hersfeld betrieb und dort den Verkehr bis zum 31. Dezember 1993 abwickelte. Der Förderverein hat es inzwischen geschafft, das verbliebene Teilstück von Schenklengsfeld nach Heimboldshausen wieder befahrbar zu machen. Vereinsziel ist es, Fahrbetrieb zu organisieren und die ehemalige Verbindungsbahn zwischen Werra und Bad Hersfeld in ein touristisches Gesamtkonzept für die Region einzubinden.



Foto: Heiderich

322039 gehört der Fränkisch-Thüringischen-Museumsbahn und ist im Depot Schenklengsfeld hinterstellt.



Foto: Emersleben

■ ***Im Kasseler Werk** der schweren Instandhaltung für Dieseltriebwagen erfuhr VT 628677/928677 (rechts) der Westerwaldbahn eine HU einschließlich Neulackierung: Nun fährt er, statt in den alten Regionalbahnfarben in Minttürkis, abgesetzt mit Pastelltürkis, in Anlehnung an die Farbgebung der Fahrzeuge der Hellertalbahn, der Wagenkasten ist jedoch lichtgrau statt silbern. Seit dem 7. November 2002 ist der Triebwagen auf seiner angestammten Strecke der Daadetalbahn wieder im Einsatz.*

DB AG

Zug in die Arbeitslosigkeit

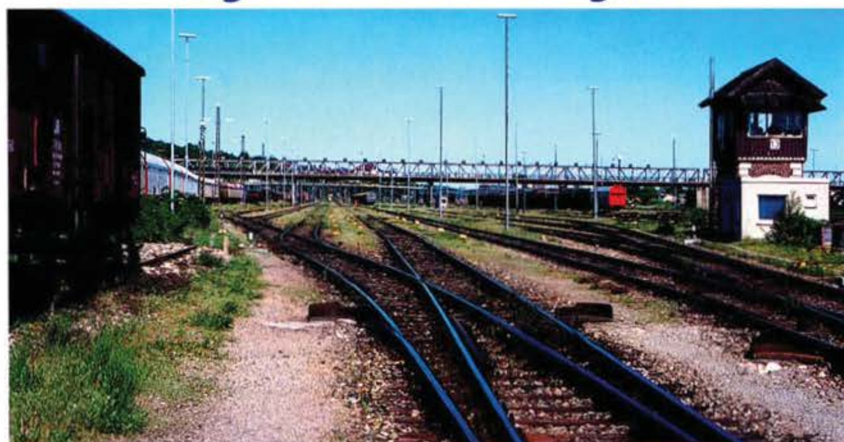


Foto: Lieb

So gut wie leer präsentiert sich die Gleisharfe im Rangierbahnhof Ulm.

● Anfang Oktober 2002 hat die Deutsche Bahn AG entschieden, den Betrieb im Ulmer Rangierbahnhof bis 2003 weitgehend einzustellen. Als Gründe führt das Unternehmen die gegenwärtige konjunkturelle Schwächephase, das Ausbleiben des erhofften Aufschwungs im Güterverkehr und die freien Kapazitäten von DB Cargo auf dem Umschlagplatz in Kornwestheim an. Durch diese Entscheidung werden in Ulm 48 Arbeitsplätze hauptsächlich im Rangier- und Lokführerdienst wegfallen. Unternehmensvertreter der DBAG haben innerbetriebliche Vermittlungslösungen in Aussicht gestellt. So sollen die betroffenen Mitarbeiter in anderen Geschäftsbereichen unterkommen. Doch Betriebsrat und Gewerkschaft bezweifeln die Durchführbarkeit des Sozialplans: Denn in den Genuss der bahninternen Vermittlung kommen nur diejenigen, die länger als 15 Jahre für das Unternehmen tätig sind und dadurch Kündigungsschutz genießen. Zudem fallen während der Vermittlungszeit 15 Prozent des zuletzt gezahlten Lohns sowie Nebenbezüge wie Nachtdienstvergütungen weg.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Heinrich

■ **Abgestellt durch** Umstellung: 346 995 hatte am 3. November 2002 ihren letzten Betriebstag zwischen den Bahnsteigen und der Abstellgruppe von Zwickau Hbf. Nach 30-jährigem Betriebseinsatz wird sie nun durch eine Funklok der BR 364 ersetzt.

■ **Die Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft** im Bergisch-Märkischen Raum (EBM) hat die ehemals Hagener 212 299 von DB Cargo gekauft. Am 2. November 2002 steht sie vor dem Lokschuppen des ehemaligen Bw Siegen bei den Eisenbahnfreunden Betzdorf. DB-Kekse sowie Cargo-Beschriftung wurden entfernt. Dafür wurde an den Führerstandsseiten der Schriftzug „EBM Dieringhausen" angebracht. Die Lok ist weiterhin mit ihrem alten Revisionsdatum (1998) im Einsatz.



Foto: Bald

CONNEX-GRUPPE

Verkehrspreis für Connex

● Die Connex-Verkehr GmbH erhielt am 15. November 2002 in der Kategorie „Bahnpreis" den Deutschen Schienenverkehrs-Preis 2002 vom Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) verliehen. Begründet wurde die Preisvergabe damit, dass Connex mit dem Start des Zugangebots Inter-Connex ein Monopol aufgebrochen und gezeigt habe, dass mit mehr Wettbewerb im Schienenverkehr zusätzliche Fahrgäste von der Straße auf die Schiene geholt werden könnten. Die Entscheidung für Connex sei im DBV mit großer Mehrheit gefallen. Hans Leister, Geschäftsführer von Connex-Regiobahn, nahm die, „Schienenfrosch" genannte, Auszeichnung entgegen. Dabei beklagte er die immer noch erschwerten Startbedingungen für die privaten EVU.

REGIERUNGSERKLÄRUNG

Stolpes Ziele

● Manfred Stolpe gab am 30. Oktober im Bundestag seine Regierungserklärung für die Bereiche Verkehr, Bauen und Aufbau Ost ab. Verkehrspolitisch stellte er ein langfristiges Investitionsprogramm in den Mittelpunkt. Die Bahn ist in drei von insgesamt fünf Punkten implizit benannt: Bei der Engpassbeseitigung sollen 6000 Schienenkilometer saniert, weitere 500 aus- oder neugebaut werden; die Seehäfen sollen besser ans Hinterland angebunden werden; für die neuen Länder nannte Stolpe exemplarisch das VDE-Projekt Nummer acht Nürnberg – Berlin. Er hält auch an der Magnetbahntechnologie fest. Der Bundesverkehrswegeplan soll nunmehr Anfang 2003 vorgelegt werden. Der Minister scheint noch Schwierigkeiten zu haben, das Verkehrssystem Eisenbahn und das Unternehmen DB AG auseinaderzuhalten. Zitat: „Die Schiene wird ihre wichtige Rolle im modernen Verkehrssystem behalten. Wir werden die Bahnreform vollenden! Dazu gehört (...): Die Bahn muss und wird ein wirtschaftliches Unternehmen werden. Zuverlässigkeit, Servicefreundlichkeit, Kundenorientierung - das sind Aufgaben, die die Verkehrsunternehmen selbst zu lösen haben." Schiene, Bahn, Verkehrsunternehmen - für einen „alten Preußen", wie sich Stolpe selbst gern nennt, nicht gerade präzise. Personell setzt der Minister auf bekannte Köpfe: Die Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens und der beamtete Staatssekretär Ralf Nagel stehen auch in den kommenden Jahren zur Verfügung. Der bisherige Staatssekretär Stephan Hilsberg lehnt eine Zusammenarbeit mit Stolpe wegen offener Stasi-Vorwürfe ab.

BERLINER S-BAHN



Foto: Neumann

Die drei Gesichter der Baureihe 485: Links steht der Prototyp 270001 und in der Mitte die Serienausführung (470084). Seit Juli 2002 erhalten die Züge bei Hauptuntersuchungen wieder die traditionelle ockergelb-rote Lackierung.

Jubiläum in Schöneweide

● Mit einem Tag der offenen Tür feierten die Berliner am 12. und 13. Oktober 2002 das 75-jährige Bestehen der heutigen S-Bahn-Hauptwerkstatt Berlin-Schöneweide. Am 15. Oktober 1927 nahm das damalige Reichsbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Schöneweide seine Arbeit auf. Neben einer Vielzahl historischer Fahrzeuge waren auch die aktuell eingesetzten Fahrzeuge ausgestellt.



Foto: Brüggemann

Der Uerdinger kam gerade aus Neumünster in Heide an. Die Züge nach Büsum fuhren damals noch vom Bahnsteig gegenüber.

1985

Von der DB zur AKN

Der Anbieter heißt inzwischen AKN und nicht mehr DB. Den Fahrgästen wird's gleich sein, Hauptsache, der Zug fährt. Im Bahnhof von Heide hat sich seit der Schienenbus-Zeit dennoch einiges verändert: Das Ladegleis rechts ist auch heute noch in Betrieb. Jedoch das Wartehäuschen, der Blumenkübel, der Zugzielanzeiger und die Abfalleimer wurden runderneuert. Die Bäume vor dem ehemaligen Kleinbahnhof, verdecken diesen mittlerweile fast. Nur die Formsignale stehen im Jahr 2001 noch wie alte Eichen. Der Uerdinger Schienenbus gehörte jahrzehntelang zum Bild des Nahverkehrs dort und in Schleswig-Holstein. 1988 kam der VT 628 zum Bw Kiel und löste die 212-Wendezüge zwischen Heide und Büsum ab. Die letzte Einsatzstrecke der Baureihe 798 in Schleswig-Holstein war die 1877 eröffnete Strecke Neumünster – Heide (KBS 132). Der Bahnhof Heide liegt an der Marschbahn Hamburg – Westerland (KBS 130) und ist Kreuzungsbahnhof nach Büsum (KBS 133) und Neumünster (KBS 132). 1993 übernahm die AKN-Eisenbahn-AG den Personenverkehr zwischen Neumünster und Heide mit VT2E- und VTA-Triebwagen. Die Bahnsteige wurden für den Betrieb des neuen Anbieters erhöht. Seit November 2000 fährt die AKN schließlich auch von Heide nach Büsum. Im letzten Jahr beschaffte sie LINT41-Triebwagen, welche dort seitdem zum Einsatz gelangen. Bei Sonderfahrten kommen auch noch mal die AKN-Uerdinger nach Heide – fast so wie früher.



Foto: Brüggemann

Am 28. Mai 2001 steht der AKN-VT 2.38 nach Büsum abfahrbereit, auf dem Gleis links steht der VTA nach Neumünster.

2001

Foto: Kloseck



*■ **Wer in Zukunft** Ferkeltaxen sehnen will, wird wohl am ehesten in Rumänien fündig. Am 24. und 25. Oktober 2002 wurden wieder zwölf Trieb- und Steuerwagen via Erfurt und Zwickau in Richtung Karpaten verschickt. Darunter waren auch die letzten originalen Blutblasen 772105, 772125 und 772165 sowie die Unfallwagen 771057 und 772104.*

Foto: Kasperzek



*■ **Die ITL-111002** (ex DB-211134) fährt am 19. Oktober 2002 ihren Schotterzug im Rahmen der Sanierung der Strecke Sebnitz – Bad Schandau bei Poschdorf auf dem Sächsischen Semmering. Sie musste für die ITL-120001 einspringen, die bei der Entgleisung eines Wagens beschädigt wurde.*



Fließendes Wasser auch bei Frost ermöglicht glühende Kohle, wie hier in Zwickau bei minus 15 Grad.



Sonnenschein und Pulverschnee lassen die Fahrt im Regiosprinter der Vogtlandbahn zum romantischen Schienenerlebnis werden.

Schiene, Schnee und Winterdienst

Ob Schnee, Frost, starker Wind oder Sonnenschein – der Eisenbahnbetrieb soll auch in der kalten Jahreszeit reibungslos funktionieren. Das bedeutet oft extreme Belastung für Mensch und Technik. →

Fotos (2): Rainer Heinrich



Aus dem Zug geht es auf die Skier - oder gleich nach Hause. Das Bild entstand in Steinbach an der Preßnitztalbahn.

Während bei den ersten Schneeflöckchen an vielen Orten bereits der Straßenverkehr zusammenbricht, weil viele Autofahrer mal wieder das rechtzeitige Aufziehen der Winterreifen verpasst haben, wird der Schienenverkehr zunächst noch problemlos abgewickelt. Mit Schwierigkeiten unterschiedlichster Art hat die Eisenbahn eigentlich erst nach länger andauernden Schneefällen zu kämpfen.

Oft geht der Herbst mit seinen neblig-feuchten Tagen nahtlos in den Winter über. Nach heftigen Stürmen stehen Bäume entblättert da und versetzen unerfahrenes Lokpersonal nur zu schnell in den Irrglauben, die schwierige Zeit der Schmierfilmbildung und der haltlosen Züge wäre endlich vorüber. Doch die Phase der Unannehmlichkeiten setzt sich so lange fort, bis die ersten wärmenden Strahlen der Märzsonne den Kreis durchbrechen. Die Wetterstimmung bietet über viele Monate hinweg nur wenige Lichtblicke. Neblig-grau ist es, die Temperaturen übersteigen nur zögernd die Null-Grad-Marke, und oft lässt sich die Sonne den ganzen Tag nicht blicken.

Bereits im Oktober kann es zu den ersten Frostnächten kommen. Empfindliche Punkte der Bahnanlagen sind die Weichenstellmechanismen, auch Seilzüge zu Signalen können durch starke Raureifbildung schwergängig werden oder ihren Dienst versagen. Druckluftanlagen an Fahrzeugen drohen einzufrieren mit der Folge, dass sie sich nicht mehr entwässern lassen und Ventile verkleben.

Eine eingefrorene E-Lok lässt sich nicht aufrüsten, weil die Druckluft zum Heben des Stromabnehmers ihr Ziel nicht erreichen kann. „Dann", so Heinz Meiberg, gestandener Lokführer aus dem Ruhrgebiet, „greifen wir zur altbewährten Pechfackel, mit der wir die neuralgischen Punkte erwärmen." Lächelnd verschweigt er nicht, dass die meisten seiner Kollegen auch dann noch ruhig bleiben, wenn ihnen das heiße Pech auf die Schuhe tropft.


Foto: Helmut Brinker

Winterdampf und Schneegestöber als gelungene Kulisse für Museumszüge.

Bei vereisten Oberleitungen wird mit beiden Bügeln und verminderter Stromaufnahme gefahren, um nicht ein Durchschmelzen des Fahrdrahts zu riskieren. „Die dabei trotz aller Vorsicht immer wieder entstehenden gleißenden Lichtbogen am nächtlich vereisten Fahrdraht tauchen die Umgebung des Zuges in ein unwirkliches, flackerndes Licht", berichtet Meiberg weiter.

Die Glatteis- und Raureifbildung auf den Schienenköpfen führt zu ähnlich unangenehmen Erscheinungen wie die herbstliche Schmierfilmbildung durch Laub. Obwohl die schweren Metallräder das Eis zermalmen, ist das Anfahren wegen verminderter Reibung deutlich erschwert. Bremsungen erfordern sehr viel Fingerspitzengefühl sowie die Beigabe von Sand, damit der Zug nicht über den vorgesehenen Haltepunkt im wahrsten Sinne des Wortes hinausrutscht.

Für Dampflokomotiven gab es spezielle Vorschriften, um die Einsatzfähigkeit bei starkem Frost und Schnee sicherzu- →

Festgefahren! - Winter bei der Schmalspurbahn


Foto: Rainer Scheffler

Eine gewaltige Schneewehe bringt den Zug zum Stehen. Weiter geht es jetzt nur noch zu Fuß.

März 1966. Nach tagelangem Schneetreiben steht Schmalspurzug 11433 in Oschatz zur Rückfahrt ins elf Kilometer entfernte Städtchen Strehla bereit. In der „Traglastenklasse" sitzen sieben Personen um den wärmenden Ofen. Alle haben nur einen Gedanken: „Ob wir bei dem Wetterzustand wirklich ans Ziel gelangen?" Zugführer Kunze beruhigt: „Wir haben extra keine unnötigen Lasten mitgenommen. Mit nur zwei Wagen wird's schon gehen."

Unheimlich leise bewegt sich die kleine Fuhre, der dichte Schneemantel dämpft jedes Geräusch. Lok 99 555 hechelt die Schmorkauer Anhöhe hinauf. Lokführer Jachmann hat ein mulmiges Gefühl: „Nur nicht ins Schleudern geraten." Bisher lief es, doch die gefährlichen Streclenteile kommen noch. Schneezäune? Die waren dem tagelangen Schneewind nicht gewachsen und stecken selbst bis zur Halskrause fest.

Hinter der Anhöhe geht es hinab in die Senke. Mit schweißperlender Stirn meint Jachmann zum Heizer: „Vom Gleis ist nichts mehr zu sehen, halten wir die Ohren steif – entweder-oder!" Mühsam quält sich der kleine Zug durch das von Dampf und Wind aufgewirbelte weiße Element. Die Gestänge des Triebwerks mahlen und quetschen sich durch die Schneemassen. Vorn am Schneeschieber der Lok werden die zur Seite fliegenden Massen immer dichter und kommen immer höher.

Plötzlich spüren die Reisenden dieses lautlose Bremsen und den eigenartig sanften Ruck. Der Kampf der tapferen Lokomotive gegen die Naturgewalt Schnee ist verloren. Schnell wird ersichtlich, dass der Versuch einer eigenen Befreiung zwecklos ist: Die Maschine hat den Schnee zu einer Barriere bis hoch zum Läutewerk zusammengeschoben.

Den Reisenden wird die Situation erklärt: Es bleibt nur der Fußmarsch in die zwei Kilometer entfernte Ortschaft.

Zischend pulvert die ausgeworfene Feuerglut in die Schneemassen, peitscht der abgelassene Dampf unter den schneeverstopften Triebwerken gurgelnd hervor. Wie ein Gespenst wirkt der zurückgelassene Zug aus der Sicht der durch den Schnee davonstapfenden Personen.

Zwei Tage und Nächte treibt der Wind ein schauerlich-schönes Spiel, um den in der einsamen Natur festgehaltenen Geisterzug richtig einzumauern. Erst eine gewaltige Schaufelaktion beendet am dritten Tag seine Gefangenschaft. *Rainer Scheffler*



Viel Mensch und wenig Technik hieß Winterbetrieb bei der Eisenbahn in früheren Zeiten, hier in Stuttgart Hbf.

Nach zehn Stunden Nachtdienst drang eisige Kälte in jede Faser des Körpers

stellen. Für das Personal hielten die Kleiderkassen Winterkleidung bereit, die jedoch in vielen Fällen nicht ausreichte und die Fantasie vieler „schwarzer Männer" anspornte, sich noch besser gegen die von hinten in das Führerhaus eindringende Kälte und den schneidigen Fahrtwind zu wappnen. Omas selbstgestrickte Mützen und Schals gehörten in den 50er- und 60er-Jahren ebenso zum Repertoire wie der unverwüstliche Wintermantel aus Armeebeständen. „Und dennoch", erinnert sich Heinz Meiberg an seine Dampflokzeit, „selbst bei den härtesten Gestalten hinterließ strengster Frost seine Spuren. Irgendwann zogen sich vereiste Fäden durch Bart und Haare. Schneidender Gegenwind ließ einen auf dem Nachhauseweg nach einem langen und anstrengenden Nachtdienst nur noch erbärmlich frieren. Wir wollten einfach nur noch so schnell wie möglich in unser warmes Bett."

Ein Düsseldorfer E-Lokführer erzählt gerne von einer nächtlichen Güterzugfahrt nach Hamm in Westfalen bei klirrender Kälte. „Nicht nur, dass die ansonsten leistungsstark funktionierende Führerstandsheizung der 140 nicht mehr gegen die Zugluft der undichten Außentüren ankam, auch der Fahrdraht schien völlig zu vereisen, entfachte schon bei geringer Stromentnahme ein weiß-blaues Blitzgewitter. Schließlich versagte die komplette Steuerungstechnik der Bahnübergänge. Blieb nur noch das vorsichtige Heranpirschen, Pfeifen, Augen zu und durch. Der Gesamtbetrieb auf der Strecke wurde übrigens noch in der gleichen Nacht eingestellt." Und der Feierabend? „Dank Kollege Winter auf unbestimmte Zeit verschoben."

Überall dort, wo Wasser austritt und zu tropfen beginnt, bilden sich skurrile Eisformationen, die in romantischer Weise die Kälte versinnbildlichen: Eiszapfen. An den Dächern frisch

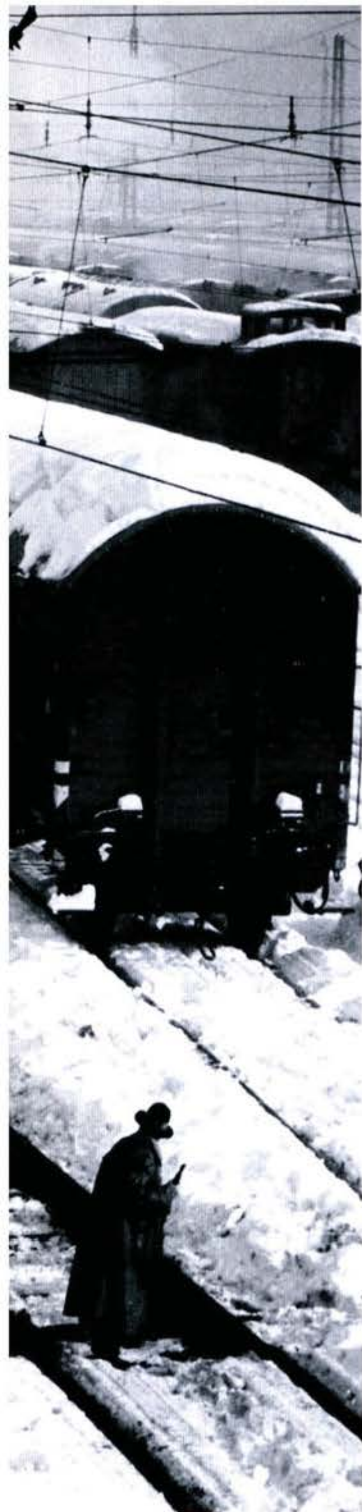


Foto: Doh, Slg. Burkhard Wollny

nen, ob ein Signal Rot, Grün oder einen außergewöhnlichen Fahrbefehl zeigt. Meiberg erinnert sich an Fälle, bei denen Kollegen die Signalstellung erst nach Verlassen des Fahrzeugs eindeutig erkennen konnten. Wie gern denkt er da an die Formsignale zurück, die mit ihren eindeutigen Flügelstellungen klare Verhältnisse schufen.

Und Schnee ist nicht gleich Schnee. Während Pulverschnee leicht ist und sich mit einfachen Mitteln schnell beseitigen lässt, erfordert nasser, schwerer Schnee schon stärkeres Räumgerät; Schaufeln allein nützt nur wenig. Auf Bahnsteigen kommen meist schwere Schneeräumgerätschaften mit Verbrennungsmotoren zum Einsatz. Weichen wird durch elektrische oder Propangasheizungen tüchtig eingeheizt. Trotzdem kommt es immer wieder zu Problemen, wenn der weggetaute Schnee sofort wieder gefriert und die Weichenzunge ungangbar macht. Früher wie heute ist dann Handarbeit erforderlich. Diese Bereiche müssen mit kleinen Flammenwerfern vom Eis befreit werden, eine unangenehme Arbeit bei Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt. →



Pilzkopf im Winter: Der Weg zur Fernsprechbude wird freigeschippt.



Foto: DB-Museum Nürnberg

In Kriegswintern setzte die Reichsbahn zwangsverpflichtete Räumkräfte ein.

beheizter Personenwagen können sie jedoch ein Sicherheitsrisiko bilden und sollten vor Antritt der Fahrt entfernt werden. Gleichzeitig gilt es, Trittbretter und Wagenübergänge mit Streusand begehbar zu machen.

Auch schönstes Winterwetter hat seine Kehrseiten. Sichtbehinderungen können auftreten, wenn die tiefstehende Sonne für starke Blenderscheinungen sorgt, die besonders den Triebfahrzeugführern zu schaffen machen. Je nach Sonnenstand kann der Lokführer manchmal nicht einmal erken-



Fotos (2): Ralf Roman Rossberg

Noch in den 70er-Jahren schoben in Bayern auch Altbau-E-Loks Schneepflüge.



Unbeeindruckt vom starken Frost eilt 01 173 mit E 1791 im Dezember 1973 durch die Winterlandschaft bei Falls.



Auch kleinere Ereignisse sind der Überlieferung wert. Im Januar 1990 sollte ein junger Mann seinen Dienst als Expedient auf dem Bahnhof Suhl antreten, nachdem es die Nacht zuvor kräftig geschneit hatte. Er war pünktlich in der Gepäckabfertigung - doch sein künftiger Vorgesetzter stakte weitab im Schnee und schippte zugeschneite Güterwagen frei, so dass sich der eigentliche Arbeitsbeginn kräftig verzögerte. Der Expedient ist heute übrigens Redakteur dieser Zetschrift.

Im Winter 1972/73 hatte die S-Bahn in München mit den Türschließeinrichtungen ihrer neuen ET 420/421 zu kämpfen. Während der Fahrt im Freien sammelte sich feiner Schnee in den Taschen der Schiebetüren. Nach kurzer Fahrt in Tunnelstrecken taute die weiße Pracht teilweise. Die Probleme begannen, sobald der Zug die Röhre wieder verließ und draußen Frost herrschte. Nun gefror das Wasser und der angetaute Schnee zu einer pappigen Eismasse. Manche Türen öffneten sich gar nicht mehr, andere nur teilweise und blieben hängen. Setzte sich der Zug dann wieder in Bewegung, zogen manch aussteigewillige Fahrgäste grantelnd die Notbremse. Die DB reagierte auf das Problem und baute größere Heizöffnungen in die Türtaschen ihrer 420 ein, spätere Serien waren bereits ab Werk damit ausgestattet.

Schnee sorgt vor allem dann für Behinderungen, wenn zugleich noch ein heftiger Wind über das Land weht. Auf der einen Seite befreit er auf Dämmen verlaufende Streckenteile recht schnell wieder von ihrer Schneeschicht, andererseits kommt es in Einschnitten zu starken Verwehungen, die zu einer Falle für jeden Zug werden können. Er muss unweigerlich, auch bei einer noch so starken Lok, vor der teilweise meterhohen Schneewand kapitulieren. Im Winter 1979 steckten im Norden beider deutscher Staaten mehrere Personenzüge tagelang in Schneewehen fest. Auch zur vergangenen Jahreswende erwischte es wieder Züge in Südwest- und Mitteldeutschland, und im Frankenland ging in ganzen Landstrichen an einigen Tagen nichts mehr. Denn ist ein Zug erst in einer Scheewehe festgefahren, dauert es nicht lange, bis er vom weiter über das Land fegenden Schneesturm zugeweht wird.

Schneebrüche sind eine weitere Gefahr. Nahe an der Strecke stehende Bäume können den enormen Schneemassen nicht standhalten. Sie verlieren große Äste oder stürzen um und blockieren die Bahnlinie. Besonders bei elektrifizierten Strecken sind Betriebsstörungen und langwierige Aufräumarbeiten vorprogrammiert, da die herabgerissene Oberleitung erst mühselig wieder repariert werden muss. Auf anderen Strecken reicht in solchen Fällen ein Einsatz der örtlichen Feuerwehr, die dem umgefallenen Baumriesen mit Kettensäge und Bergegerät zu Leibe rückt.

In bergig-alpinen Regionen regiert der Winter meist mit besonderer Härte. Dort kommt es immer wieder zu den von der DB intern so genannten „Schneeproblemen größeren Ausmaßes". Schnell fallen da nicht nur ein paar Zentimeter Neuschnee, sondern gleich 20, 30 oder noch mehr. Ein nicht zu unterschätzendes Problem stellt die Lawinengefahr dar. Besonders gefährdete Streckenabschnitte wurden daher mit Lawinenschutzgalerien gesichert, die die Bahnlinie überdeckeln und den rutschenden Schnee erst auf der talwärtigen Seite niedergehen lassen. In früheren Zeiten war der Bahnverkehr bei Lawinenabgängen oft wochenlang unterbrochen. Die Gotthardbahn und die Arlbergstrecke sind auch heute immer wieder von Lawinenabgängen



Nach einer eisigen Frostnacht legt sich 211 051 mit ihrem Nahverkehrszug in den engen Bogen bei Neuss im Dezember 1977.



Glitzernde Traumwelt – Nicht immer sind Winterreisen so idyllisch wie Anfang 1983 im Schienenbus bei Korbach.

Auch den Umgang mit Schnee und Frost regelt die Bahn in Paragraphen

betroffen, denn trotz der angelegten Schutzbauten lässt sich der Weg einer Lawine ins Tal nicht immer vorherbestimmen.

Eine gründliche und frühzeitige Vorbereitung auf den Winter sollte oberste Pflicht für alle Dienststellen der Bahn sein. Sie war es auch über viele Jahrzehnte hinweg sowohl bei der Bundes- als auch bei der Reichsbahn. So hatte die DB alle Vorkehrungen und allgemeingültigen Einsatzbestimmungen in der Dienstvorschrift (DV) 446 mit dem Namen „Merkblatt zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee" zusammengefasst. In ihr waren neben allgemeinen Richtlinien zum Eisenbahnbetrieb im Winter die speziellen Bestimmungen zur Vorbereitung auf den Winter sowie die Maßnahmen bei Frost, Schnee und Tauwetter festgehalten. Bei der Reichsbahn in der DDR gab es die „DV Hewi" mit der selben Nummernbezeichnung wie die DB-Vorschrift. Sie legte drei Einsatzstufen fest: 1. bei leichtem Schneefall, leichtem Frost und ruhiger Luft, 2. bei starkem Schneefall und Schneetreiben und 3. bei Katastrophen, Schneesturm und Verwehungen, die zu Streckensperrungen führen konnten. Diese DV dachte auch an die Eisenbahner: „Es muß Vorsorge getroffen werden, daß dem Lokomotiv- und dem Zugbegleitpersonal, den Rangierern, Schneeräumkräften, Wagenmeistern, Abölern sowie allen ständig in offenen Hallen Beschäftigten im Ladedienst zu allen Tageszeiten wärmende Getränke, wie Tee oder Kaffee bzw. warme Suppen, verabreicht werden können."

Die DV 446 gilt auch heute noch, doch scheint es, dass deren Bestimmungen nicht mehr so ernst genommen werden oder werden können. Wie anders ist es sonst zu erklären, dass beispielsweise im Winter 2001/2002 auf mehreren Strecken der Betrieb eingestellt →


Foto: Michael Hubrich

Die beliebten Wintersportsonderzüge ins Hochsauerland mit Loks der BR 221 gehören der Vergangenheit an.


Foto: Markus Karell

werden musste, nur weil keine Möglichkeiten zur Schneeräumung bestanden oder - wie in Hof geschehen – Weichenheizungen ihre Funktion nicht erfüllen konnten, weil deren Propangasbehälter leer waren?

Viele dieser Schwierigkeiten sind hausgemacht: Wo früher auf dem kurzen Dienstweg viele Schneeräumkräfte aktiviert werden konnten, fehlt es heute an Personal. Das Arbeitsvolumen der diensttuenden Bahner ist ohnehin schon bis an die Grenzen ausgereizt. Das Zuständigkeitschaos um die Aufteilung der DB AG in mehrere Einzelfirmen hat auch dazu beigetragen. So kann nicht einfach ein Mitarbeiter von DB Regio oder DB Reise & Touristik zum Schneeschippen auf den Bahnanlagen herangezogen werden, selbst wenn er dies möchte, da die Gleise DB Netz gehören. In harten Wintern sieht sich die Bahn deshalb gezwungen, auf Leiharbeitskräfte zurückzugreifen. Oft ist auch das Rote Kreuz oder das Technische Hilfswerk der letzte Rettungsanker, um Personen aus festgefahrenen Zügen zu bergen.

Der Rationalisierungs- und Einsparungsgedanke der Bahn hatte weiter zur Folge, dass die Zahl der Schneefräsen, -pflüge und -schleudern der DB abnahm und die verbliebenen Fahrzeuge an wenigen Punkten stationiert wurden. Doch was nützen solche Maßnahmen, wenn es dort zu wenig ausgebildetes Personal und keine Schiebelokomotiven gibt, oder diese erst über viele Kilometer herangeführt werden müssen, womöglich aber selbst in Verwehungen stecken bleiben?

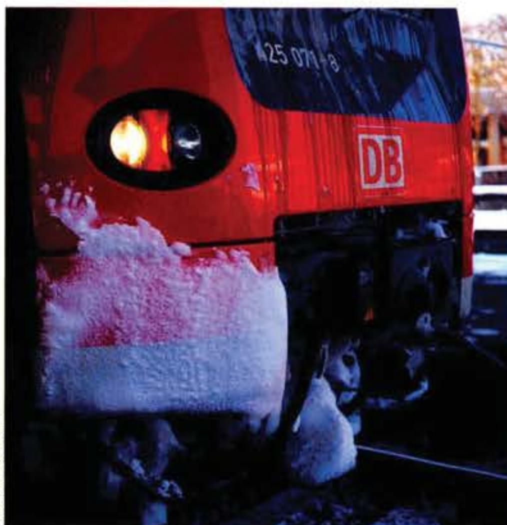


Foto: Christoph Oboth

Flugschnee und Vereisungen setzen auch modernen Fahrzeugen arg zu. Die Aufnahme zeigt 425 071 in Hagen Hbf.

Weitere Probleme tauchten im Winter 2001/2002 bei Triebzügen mit Neigetechnik auf. Flugschnee hatte bei den ICE-T und den Regio-Triebwagen der Baureihen 610, 611 und 612 zu Eisbildung im Bereich der Neigetechnik geführt – mit der Folge, dass diese nicht aktiviert werden konnte. Die Pünktlichkeit der ICE-TD sank kurz vor Weihnachten 2001 zwischen Nürnberg und Dresden von regulär etwa 80 Prozent auf unter zehn Prozent ab. In vielen Fällen war es aufgrund von Vereisungen nicht möglich, die Triebwagen mit der Scharfenberg-Kupplung zu verbinden. Wieder einmal waren neben Verspätungen überfüllte Züge zu beklagen.



Aufgewirbelter Pulverschnee und goldenes Abendlicht schaffen mit 111 163 und RE 31314 unweit von Pulling eine eindrucksvolle Atmosphäre.

Probleme, Freude und Frust prägen den Bahnbetrieb eines harten Winters

Auch die Straße und der Luftverkehr kämpfen mit dem Winter, ebenso die Schifffahrt. Zum Jahreswechsel 1962/63 lag die Rheinschifffahrt wegen starkem Eisgang für mehrere Wochen fest; Massenguttransporte von gut 700 000 Tonnen, vor allem Mineralölprodukte und feste Brennstoffe, mussten auf die Schiene verlagert werden. Die Bahn meisterte diese immense Zusatzbelastung erstaunlich gut.

Aus dieser Perspektive schneidet die Bahn im Vergleich der Verkehrsträger gut ab. Nicht von ungefähr prägte man Ende der 60er-Jahre bei der DB den Werbespruch „Alle reden vom Wetter – wir nicht", der für reichlich Publicity sorgte. Auch wenn es auf der Schiene in der kalten Jahreszeit immer wieder zu Verspätungen kommt, bietet sie im Vergleich zu Auto und Flugzeug noch die größte Zuverlässigkeit.

Die bis in die 80er-Jahre eingesetzten Wintersportsonderzüge in den Harz, den Schwarzwald, das Sauerland, die Alpen oder auch ins Erzgebirge und den Thüringer Wald sind in heutigen DB AG-Zeiten bis auf wenige verschwunden. Der Wintersportverkehr sorgte auf manchen sonst so verschlafenen Bahnhöfen regelmäßig für Hochbetrieb. Dass diese Züge heute nicht mehr so zahlreich verkehren, ist nicht allein mangelnder Nachfrage zuzuschreiben. Die Bahn selbst hat in vielen Fällen Vorarbeit geleistet und einzelne Wintersportregionen einfach vom Streckennetz abgehängt oder den Einsatz von Sonderzügen durch den Rückbau von Ausweichgleisen und Abstellgruppen unmöglich gemacht.

Kehren wir zu den angenehmen Seiten des Winters zurück: Weiß überzuckerte Landschaften, verbunden mit goldenem Sonnenschein, verwandeln alles in einen glitzernden Winterzauber. Nicht nur Eisenbahnfans zieht es trotz der Kälte hinaus. Dampflokomotiven lassen das Herz höher schlagen, verbreiten sie doch gerade jetzt einen Hauch von Romantik. So erleben die schmalspurigen Bahnen in Harz und Erzgebirge zur Winterzeit neben den Skifreunden auch einen starken Andrang von Eisenbahnliebhabern.

Helmut Brinker, Oliver Strüber, Henning Bösherz

So richtig glauben wollten nur die wenigsten, dass von Eisfeld nach Sonneberg und bald auch Neuhaus wieder planmäßige Züge fahren würden. Seit dem 4. Oktober ist es Realität.

„Einmal Eisfeld – Sonneberg bitte"

Neueröffnung am 4. Oktober 2002: VT 118 der Südthüringenbahn befährt den Viadukt bei Sonneberg-West.



Zwischen Eisfeld, Probstzella und Coburg – Lichtenfels gab es bis ins Jahr 1945 ein sehr dichtes Eisenbahnnetz. Von Eisenach über Eisfeld nach Lichtenfels fuhr die Werrabahn, die sogar mit einem Schnellzugpaar pro Tag - mit Kurswagen von und nach Köln - aufwartete. Wollten die Sonneberger damals nach Saalfeld , fuhren sie nach Stockheim an der Hauptstrecke Berlin – München. Lediglich lokale Personenzüge fuhren von Sonneberg nach Eisfeld sowie nach Ernstthal und Neuhaus am Rennweg. Dort konnte man in einen weiteren Personenzug nach Probstzella oder Saalfeld umsteigen und war nach stolzen drei bis dreieinhalb Stunden Fahrzeit an seinem Ziel. Nicht vergessen werden soll die Nebenbahn Sonneberg – Hof-Steinach – Ebersdorf, und in Eisfeld begann die meterspurige Schmalspurbahn ins damalige Unterneubrunn.



Der Tag der Wiedereröffnung in Sonneberg Hauptbahnhof: Noch lässt der große Ansturm auf sich warten.

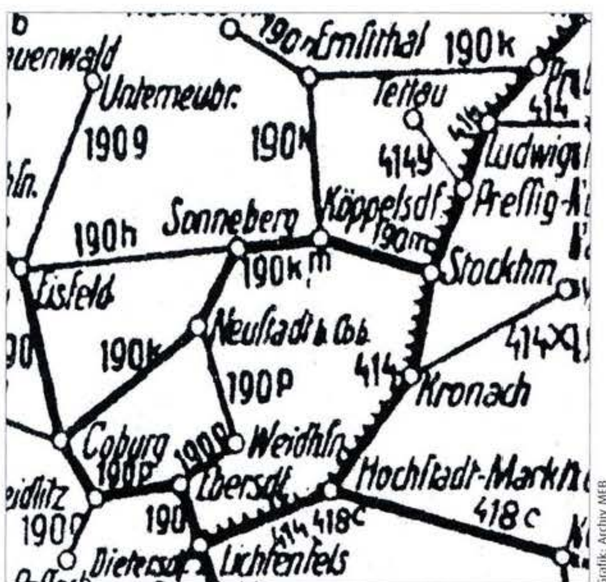
Die Strecke Eisfeld – Sonneberg – Ernstthal – Neuhaus und Probstzella lag in der von steilen Bergen und tiefen Tälern gekennzeichneten Topographie des südlichen Thüringer Waldes und stellte Bahnerbauer wie Betreiber vor etliche Schwierigkeiten. Zwei Spitzkehren in Rauenstein und Lauscha sowie mehrere Tunnel und Viadukte machten die Strecke teuer, aufwendig und langsam - wenn auch landschaftlich reizvoll.

Nach dem Zweiten Weltkrieg änderte sich die Situation grundlegend. Die alte Werrabahn wurde zwischen Eisfeld und Coburg unterbrochen und später im Lautertal ganz abgebaut. Auch die übrigen Verbindungen von Sonneberg nach Stockheim und nach Neustadt – Coburg wurden bis spätestens Anfang der 50er-Jahre gekappt. Nun begann die eigentliche Karriere der bisherigen Nebenstrecken. →



Foto: R. Heinrich

Jahrzehntelang war sie die Bergkönigin, die Baureihe 95. Am 28. Februar 1981 gab es eine Sonderfahrt zum Abschied.



Vielfalt der Verbindungen: Sonneberg im Eisenbahnnetz von 1943.



Ein Eilzug reichte aus, um auf der DR-Kursbuchkarte fett zu werden. Kartenausschnitt von 1990.



Karten lügen nicht? Zwar scheint Sonneberg im Jahre 2001 von drei Seiten angebunden, aber Züge fahren nur in Richtung Coburg.

In bester Erinnerung sind dem Eisenbahnfreund sicherlich die bis 1980 andauernden Einsätze der preußischen T 20, die mit Ölhauptfeuerung ausgestattet wurde und erst ersetzt werden konnte, als die seit 1977 im Probebetrieb befindlichen „U-Boote" der Baureihe 119 ihre Kinderkrankheiten abgelegt hatten (siehe hierzu den Beitrag ab Seite 38). Wechselvoll ging es weiter bis zur Wende. So wurde im Jahre 1968 der Abschnitt Ernstthal – Neuhaus am Rennweg im Reiseverkehr eingestellt. Andererseits durften sich die Sonneberger über ein durchgehendes Eilzugpaar nach Leipzig freuen, das mit seiner legendären Bespannung, 95 und 01.5, Eisenbahnfreunde aus ganz Europa und darüber hinaus nach Südthüringen pilgern ließ.

Mit der Wende ging es zunächst kräftig aufwärts im Bahnbetrieb: Innerhalb von eineinhalb Jahren wurde die Verbindung nach Neustadt – Coburg wiederhergestellt und gemeinsam mit der Strecke Meiningen – Schweinfurt im Oktober 1991 feierlich eröffnet. Sonneberger konnten seither bis Nürnberg und zeitweilig bis München durchfahren.

Doch einige Jahre später zogen dunkle Wolken auf: Weil die inzwischen gegründete DB AG den Streckenunterhalt vernachlässigt hatte, musste nach einer Messfahrt, bei der Spurerweiterungen und weitere Oberbaumängel festgestellt wurden, quasi von einer Stunde auf die andere der Betrieb von Sonneberg nach Eisfeld und nach Probstzella eingestellt werden. Das war Ende Januar 1997. Der Vorgang war umso bemerkenswerter, weil der Freistaat Thüringen die Bahn AG immer wieder aufforderte, ihrer gesetzlichen Pflicht zur Instandhaltung der Bahnstrecken nachzukommen. Zumindest konnte die endgültige Stillegung der Strecke abgewendet werden, auch wenn vorerst keine Züge mehr fuhren.

Die DB setzte schließlich den Abschnitt Sonneberg – Lauscha instand, auf dem dann 1998 wieder ein Pendelverkehr eingerichtet werden konnte. Auf den anderen Strecken aber rührte sich nichts. Das endgültige Aus schien nur noch eine Frage der Zeit zu sein und wäre angesichts rückwärtsgewandter Bahnpolitik in anderen Bundesländern - Sachsen hatte zur selben Zeit die größten Einschnitte in sein Regionalnetz hinzunehmen - auch nicht verwunderlich gewesen.

Doch Thüringen entschied anders und sah sich nach Anbietern außerhalb der DB AG um. So erhielt im Juli 1999 eine Bietergemeinschaft aus Erfurter Industriebahn (EIB) und Hessischer Landesbahn (HLB) den Zuschlag. Deren Tochter Südthüringenbahn (STB) übernahm ab 2001 den Betrieb auf den Strecken Eisenach – Meiningen – Eisfeld sowie Wernshausen –

Zwischenzeitlich war Sonneberg nur über Coburg erreichbar

Schmalkalden – Zella-Mehlis. Und weil die DB AG ihre Sanierung nicht fristgemäß abschließen konnte, werden die Regionalbahnen Meiningen – Erfurt ebenfalls durch STB-Triebwagen bedient.

Das Land bestellte im Gegenzug Leistungen bei der DB ab, so musste die STB zwischen Sonneberg und Lauscha einstweilen Busse einsetzen. Damit war Sonneberg nach 1997/98 wieder nur über Coburg ans Bahnnetz angeschlossen.

Die Verhandlungen Thüringens mit der DB AG über die Sanierung des Sonneberger Netzes scheiterten endgültig, und so entschied man sich für einen anderen Weg. Die Thüringer Eisenbahn GmbH, ein Tochterunternehmen der Erfurter Gleisbau GmbH, pachtete die Strecken von der DB AG für 17 Jahre und begann sogleich mit der Instandsetzung. Tausende Alkalischwellen wurden ausge-

tauscht und über zehn Kilometer Gleis vollständig erneuert. Am 14. Dezember 2001 wurde der bekannte Nasse-Telle-Viadukt gesprengt und in der folgenden Zeit mit einem neuen Überbau versehen.

Die Sanierung des Netzes kostet insgesamt 12,3 Millionen Euro, die zu 90 Prozemt vom Land Thüringen getragen werden, das weitere zwei Millionen Euro nachschoss, um die Bahnhöfe zwischen Sonneberg und Eisfeld zu modernisieren und dabei behindertengerecht zu gestalten. Es wurden 16 Bahnübergänge neu ausgestattet, zwei weitere technisch angepasst, und im Spitzkehrbahnhof Rauenstein sorgen Rückfallweichen für einen sicheren und rationellen Betrieb.

Von Anfang an war es das Ziel, die Stadt Neuhaus am Rennweg wieder an den SPNV anzubinden. Der Bahnhof der Stadt war mit 829 Metern über Normalnull der höchstgelegene Normalspurbahnhof der DR. Zunächst wird die Stadt aus Richtung Sonneberg angebunden. Ob der Abschnitt Ernstthal am Rennsteig – Probstzella wieder hergestellt wird, ist zurzeit noch offen. Dort ist das Fahrgastpotential geringer als auf den anderen Ästen, und dort stehen die unterhaltungsaufwendigsten Kunstbauten. Ein zwischenzeitlich ins Auge gefasster Güterverkehr für die im Bau befindliche Talsperre Leibis wird nun per Lkw erfolgen.



Fotos (3): M. Schulze

Bahnhof Rauenstein vor der Sanierung. Am 14. April 1993 kommt 219 059 mit dem ersten Zug aus Sonneberg an.

Immerhin fahren seit dem 4. Oktober 2002 wieder zweistündlich Züge von Eisenach über Meiningen – Eisfeld nach Sonneberg. Zum Einsatz gelangen Regioshuttle-1-Triebwagen von Adtranz, mit denen die Südthüringenbahn schon auf den anderen Strecken gute Erfahrungen gesammelt hat. Im Dezember soll die Strecke nach Neuhaus folgen, sogar im Stundentakt. Damit ist der Zustand, dass Sonneberg zeitweilig nur über Coburg bahnseitig erreichbar war, endlich Vergangenheit.

Mario Schulze/hb



Wenn es Nacht wird in DRESDEN

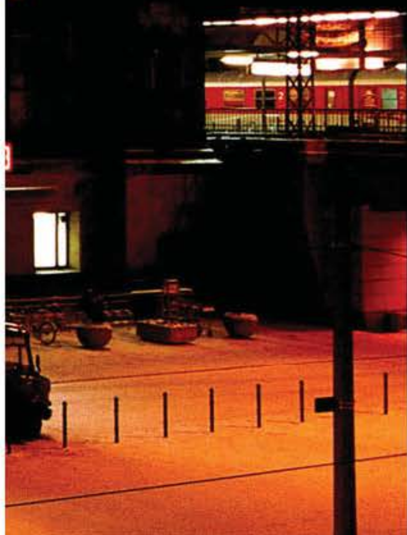
Er hat große Züge gesehen, er litt schlimm unter dem Hochwasser. Jetzt soll Dresdens Hauptbahnhof schöner denn je werden.



Letzte Ausfahrt Görlitz: In der Mittelhalle wartet die typische 90er-Jahre-Zuggarnitur auf das Abfahrtsignal.



Stillleben in der Nordhalle. Der letzte Zug Richtung Leipzig hat Sachsens Landeshauptstadt verlassen.



„Esden Hauptbahnhof" mit Geleitschutz, häufiges Bild in der Stadt, wenn die Fußballelf von Dynamo spielt.

Gast in der Abstellgruppe Ost, Richtung Pirna: Der ICE-TD war im Winter 2001 noch im Probebetrieb.

Auf sächsische Gemütlichkeit sollten Eisenbahnreisende nicht unbedingt rechnen, kommen sie heute in Dresdens Hauptbahnhof an. Der Bahnhof, einer der größten und interessantesten in Deutschland, ist seit Jahren Baustelle, Provisorium, Durchgangsstation im doppelten Sinne. Das Mitropa-Restaurant gab es schon lange vor der Flut nicht mehr, der Reisende hat zurzeit nur die Wahl zwischen Pizza-Hut, Wurschtmaxe und Segafredo. Kein Wunder, dass zu später Stunde neben ein paar traurigen Gestalten nur wenige Gäste zu sehen sind, wie im Winter 2001, als diese Bilder entstanden.

Der erste Eindruck, den man von den großen Hallen des Hauptbahnhofes hat, egal ob bei Tag →



Wenn es Tag ist - ist es auch dunkel im Hauptbahnhof. Stararchitekt Sir Norman Foster hat den Auftrag zur Umgestaltung.



103 148 vor Abfahrt mit dem Tagesrand-IC nach Leipzig. Die 103 ist Geschichte, heute fahren ICE-T.

Blick in Richtung Pirna – Praha. Die Zeit der großen Nachtzüge nach Osteuropa ist vorbei.

Fotos (7): B. Wollny

oder bei Nacht, ist Dunkelheit. Aber das soll sich ändern. Der britische Stararchitekt Sir Norman Foster soll den Bahnhof umbauen und heller machen. Eine spezielle Membran ersetzt die heutige Holzbeplankung, die nur durch wenig Glas aufgelockert ist.

Dresden Hauptbahnhof bei Nacht, das war viele Jahre die Zeit der großen Fernzüge. Von Malmö und Kopenhagen kamen sie, fuhren weiter nach Praha, Budapest, ans Schwarze Meer. Sie trugen Namen wie „Pannonia", „Csardas", „Meridian", „Istropolitan". Zwölf, 14, gar 17 Wagen lang waren die Garnituren, die bis in die 70er-Jahre mit Dampf gefahren wurden. Manche dieser Züge gibt es heute als Eurocity: „Vindobona" und „Hungaria"; neu hinzugekommen sind „Porta Bohemica" und „Comenius". Von Leipzig kamen IC mit der 103, seit die Strecke für 200 km/h hergerichtet ist, und seit dem Jahr 2000 fahren hier die ICE mit Neigetechnik.

Zu Dresden gehört auch Dynamo, das einstmals große Fußballteam, das heute noch - in der dritten Spielklasse - mühelos 10 000 Zuschauer in sein Stadion zieht. Spielt Dynamo, sollte man dem Bahnhof aber lieber fernbleiben - nicht alle Fußballfreunde kommen friedlich vom und zum Spiel.

Den Hauptbahnhof hat es beim Hochwasser im letzten Sommer besonders schlimm erwischt. Die Weißeritz spülte Wasser, Schlamm und jede Menge Unrat durch die Hallen. Tagelang lag der Zugverkehr lahm. Heute rollen die Züge wieder - außer in Richtung Tharandt. Die alte sächsische Albertbahn muss bis Edle Krone quasi neu gebaut werden. Noch ist es ungemütlich in und um Eisenbahn-Dresden.

Henning Bösherz

Die rasenden Litfaßsäulen

Vor gut zehn Jahren begann die Ablieferung der Baureihe 460 an die SBB. Bekanntheit erlangten die Maschinen, als sie zwei Jahre später zu fahrenden Plakatwänden wurden.

„Lassen Sie Werbung mit 8296 PS durch die Schweiz fahren", empfahlen 1994 die Schweizerischen Bundesbahnnen (SBB). Der bekannte belgische Agfa-Konzern (Fotografie und Bildverarbeitung) nahm die Gelegenheit beim Schopf und bestellte die erste Werbelokomotive. Gemeinsam wurden SBB und Agfa zu den Pionieren in Sachen ganzflächiger Werbelokomotiven.

Ende Januar 1992 wurde als erste so genannte Lok 2000 Re 460 003-7 offiziell abgenommen. Die Umsetzung des Konzepts Bahn 2000, das in mehreren schweiztypischen Volksabstimmungen in den Jahren 1986 und 1987 bewilligt wurde, schuf bei den SBB Bedarf für neues, leistungsfähiges Rollmaterial. Man entschloss sich zum Bau einer Hochleistungs-Lokomotive, die nicht nur Intercityzüge mit 200 km/h durchs Land brausen lassen konnte, sondern auch in der Lage sein sollte, schwere Züge über den Gotthard zu schleppen. Mit dem Projekt „Lok 2000" wurde ein Konsortium aus BBC (später ABB und Adtranz und inzwischen Bombardier) und SLM Winterthur beauftragt.

Das Resultat der Forschungen, das im November 1993 mit einem Designerpreis ausgezeichnet werden sollte, durfte sich dank modernster Technologie sehen lassen: Umrichtertechnik, vier Asynchron-Drehstrom-Fahrmotoren, drehgestellselektive Antriebs-Leittechnik, kollektorlose Hilfsbetriebemotoren, Radialeinstellung der Leichtradsätze, lärmarme Klotzbremse, Permanentmagnet-Schienenbremse und neu konstruierte Stromabnehmer sind nur einige der modernen Details. Das Führerhaus, eine doppelschichtige Sandwich-Kunststoffkonstruktion mit auffällig großem Frontfenster aus Glas-Polycarbonat, enthält einen grundlegend neu entworfenen, ergonomischen Führerstand. Die vor allem im Automobilsektor bekannte italienische Design-Firma Pininfarina gestaltete das auffällige Erscheinungsbild. Ausgefeilte Technik machte die Re 460 zur Lok mit den leisesten Laufeigenschaften in Europa!



Mit Folien gelangen die Werbebotschaften auf die Lok.

Technische Daten SBB Re460

Anzahl:	119
Nummern:	000-118
Baujahr:	1992-1996
Dienstmasse:	81 t
Länge über Puffer:	18,5 Meter
Max. Leistung:	6100 kW (8300 PS)
Höchstgeschwindigkeit:	230 km/h
Anhängelast:	
-bei 12 ‰ (Flachland)	1300 t
-auf 26 ‰	650 t
-auf 26 ‰ Doppeltraktion	1300 t

Ursprünglich war bei den SBB mit den beiden ersten Bestellungen über je zwölf Loks ein sanfter Einstieg in das neue Technologie-Zeitalter geplant. Doch der damals neu konzipierte Huckepack-Verkehr für Lastwagen erforderte schnell viele Loks und ließ die Beschaffung rasch auf 119 Maschinen ansteigen. Dass man, ohne zuvor einen Prototyp zu fertigen, direkt in die Serienfabrikation einstieg, zeugte von großem Vertrauen in die Industrie, rächte sich aber durch erhebliche Kinderkrankheiten und führte zu zahlreichen Pannen und Verspätungen bei der Ablieferung. Im Juli 1993 musste die Baureihe 460 sogar aus dem Intercity-Verkehr zurückgezogen werden. Nach aufwendiger Problemlösung in den Baugruppen Mechanik, Pneumatik, Hydraulik und Elektronik durfte sich die Lok-Type ab November 1993 allmählich wieder im Personen-Schnellzugverkehr sehen lassen.

Heute erfreuen sich die 460 einer robusten Gesundheit. Das wird von Diplom-Ingenieur Theo Weiss, Chef Technik Rollmaterial SBB, dem MODELLEISENBAHNER bestätigt: Man sei mit den SBB-Paradepferden außerordentlich zufrieden und es seien keine systematischen Schwachstellen mehr vorhanden. Die Maschine sei elektrisch zuverlässig und der Stromrichterantrieb habe sich bewährt. Man müsse im Nachhinein berücksichtigen, dass damals ein klarer Schnitt zu neuer Technik ohne Kompatibilität mit alten Loks vollzogen wurde, so Weiss.

Die durchschnittliche Verfügbarkeit der Baureihe betrug im Jahr 2001 92 Prozent und die durchschnittliche Jahresleistung

250702 Kilometer. Kürzlich aufgetretene Probleme wegen fehlender Radsätze seien auf zu späte Nachbestellungen, lange Lieferfristen und europaweit sprunghaft angestiegenen Bedarf zurückzuführen.

Unter anderem ihre Zuverlässigkeit und das damit verbundene gute Image prädestiniert die Re 460 heutzutage als Werbelok, die entlang der Schienen für Aufmerksamkeit sorgt. Die fensterlosen Seitenwände der Baureihe bieten sich in geradezu idealer Weise als Werbefläche an. Wer seine eigene Werbelok fahren lassen will, braucht jedoch Partner: Die SBB, ein Werbebüro und eine Firma zur praktischen Umsetzung der Idee. Und ein nicht unbescheidenes

Nicht billig, aber effektiv: Landesweite Werbung auf einer Lok

Werbebudget: Je nach Aufwand muss mit 60000 bis 100000 Schweizer Franken gerechnet werden. Darin inbegriffen ist die Wiederherstellung des Originalzustandes nach Vertragsablauf. Dazu kommt noch eine Jahresmiete von 240000 Franken.

Wenn die Kosten den Kunden nicht abgeschreckt haben, kann es losgehen: Als erstes wird die Loknummer ausgewählt, deren Einsatz dem Wunsch des Kunden entspricht. Etwa eine Lok des Depots Lausanne für West-Ost-Züge oder Bellinzona für die Nord-Süd-Pendants. Anhand der Computer-Zeichnungen des Werbebüros werden die großflächigen, 1,3 Meter breiten Folien aus 3M-Klebematerial bei einer spezialisierten Firma mit einem besonderen Drucker gefertigt. Für die 13 Erhöhungen der Seitenwand-Sicken ist eine Bildverlängerung von zirka 9,5 Prozent nötig. In einem SBB-Industriewerk wird die gewünschte Maschine grundiert sowie die neue Hauptfarbe aufgespritzt, sofern nicht die



Die 100-Jahre-Touring-Club-Schweiz-Lok 460022 am 22. Mai 1996.


Dass konnten sich die Göppinger nicht entgehen lassen!



Zwischen Basel und Zürich verkehren die Flugzug-Lokomotiven.



Auch ein bekannter Brausehersteller nutzt die mobile Reklame.



Fotos (6): Armin Schmutz

Der Pionier: Am 23. März 1997 steht die Agfa-Lok in Brig.

ganze Maschine mit Folien beklebt wird. Die Folien sind säurebeständig, farbecht und halten auch der harten Massage der Waschanlagen stand. Das Überkleben dauert je nach Aufwand bis zu zwei Tagen. Nachdem auch noch die SBB-Lokdaten aufgeklebt und ein Schutzlack aufgespritzt worden ist, darf der anschließende Roll-Out vom Auftraggeber je nach Wunsch mit einem Medienanlass zelebriert werden. Für Fotografen und Sammler sind Werbeloks ein Fass ohne Boden. Sie kommen, verschwinden oder „kleiden sich anders ein" - wie zum Beispiel die verschiedenen Märklin-Varianten mit ihrer gegenwärtigen Fünfer-Serie Swiss Collection. Bis jetzt wurden 77 Maschinen mit Werbung versehen. In dieser Zahl sind auch Lokomotiven eingeschlossen, deren Design im Auftrag des Bestellers während der Vertragszeit verändert wurde. Gegenwärtig beleben 28 Werbe-Re 460 das tägliche Bahnbild.

Noch werden die Re 460 bei SBB-Cargo, meist auf der Gotthard-Strecke in Doppeltraktion vor schweren Nord-Süd-Güterzügen, eingesetzt. Zusätzlich sind auch 21 Loks mit Locotrol-Funkfernsteuerung für den Schiebedienst ausgerüstet. Das Aufgabenfeld wird sich aber mittelfristig ändern, denn es ist geplant, alle Maschinen nur noch im Personenverkehr einzusetzen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass bei der Lötschbergbahn (BLS) 18 Re 465 im Einsatz stehen. Diese sind mit der 460 weitgehend baugleich, mit einer maximalen Leistung von 7000 kW aber etwas stärker. Zudem kann jeder Fahrmotor von einem separaten Wechselrichter aus einzeln angesteuert werden. Weiter wurden 22 Re 460 für die Norwegischen Staatsbahnen, 20 für die Finnische Staatsbahn sowie 2 Re 465 für die Kowloon Canton Railway, Hongkong, gefertigt.

Armin Schmutz/al

UNSERE ABOS:

Preisvorteil von 24%

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.



- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (HEFT 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



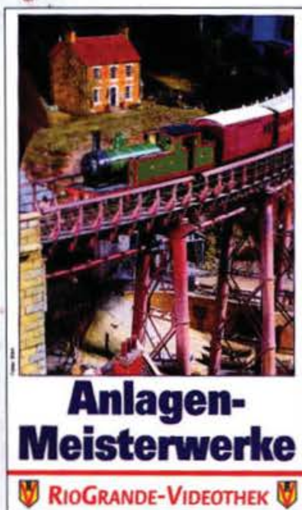
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...

VIDEO „Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder...

LEXIKON „Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks.

Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 39,40
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 54,30

01/03

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER ab der
☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft ..../2003

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 39,40 bzw. € 54,30. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ **das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"**
☐ **das Video „Anlagen-Meisterwerke"**

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ **Großes Abo**

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** (nur bei Abbuchung des Großen Abos)

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung. Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!**

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

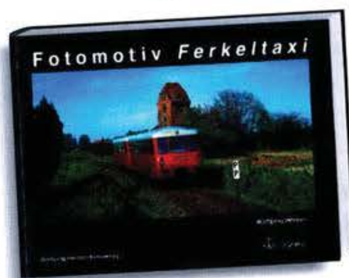
Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Karte beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Epochaler Abgesang

Wolfgang Herdam: Fotomotiv Ferkeltaxi. Fotoverlag Herdam, Gernrode 2002. ISBN 3-933178-10-X, 144 Seiten, 141 Farbfotos. Preis: 39,90 Euro.

• Im Verlauf von vier Jahrzehnten wurden sie zum Inbegriff für den Nebenbahnbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn: Die zweiachsigen Triebwagen der Baureihe VT 2.09, 1972 umgezeichnet in 171 und 172 und seit einem Jahrzehnt als 771 beziehungsweise 772 unterwegs. Die je nach Region als Blutblasen, Sandmännchen oder auch Ferkeltaxen titulierten LVT wurden von den meisten Eisenbahnfotografen erst verhältnismäßig spät nicht mehr als Störenfriede zur Kenntnis genommen, verdrängten sie doch mehr und mehr die lokbespannten Züge, noch dazu jene, die noch unter Dampf fuhren. Umso erfreulicher, dass dieser Bildband mit exzellenten Aufnahmen von 14 Fotografen und einer Einleitung Dr. Franz Rittigs der untergehenden Welt der Ferkeltaxen ein angemessenes Denkmal setzt. Dass zugleich auf immer mehr Nebenbahnen, nicht nur in Sachsen-Anhalt, der Betrieb eingestellt wird, erhöht den dokumentarischen Wert dieses in jeder Hinsicht vorbildlich gestalteten Bandes noch beträchtlich. *hc*



• Fazit: Ambitionierter Bildband mit zeitgeschichtlichem Wert

Meterspur-Gebirgsbahn

Karlheinz Dauer, Winfried Ott: Auf den Spuren der Nassauischen Kleinbahn. Heimatpflegeverein Blaues Ländchen, Nastätten 2002. 222 Seiten, 375 Sw-Fotos. Preis: 14,90 Euro.



• Der Band 12 der Schriftenreihe „Blaue Blätter" (zu beziehen zuzüglich Porto über den Heimatpflegeverein Blaues Ländchen, Regionalmuseum, 56355 Nastätten) dokumentiert in selten anzutreffender Akribie ein zu Unrecht wenig bekanntes Kapitel der Eisenbahngeschichte im Taunus. Die meterspurige Nassauische Kleinbahn (NKB) erschloss die Region zwischen Rhein, Lahn, Aar und Wisper und war von 1900 bis 1957 in Betrieb. Der Anschluss Braubacher Blei- und Silberhütte, auf 750-Millimeter-Spur zurückgebauter Inselbetrieb, wurde noch bis 1977 bedient. Zahlreiche Kunstbauten und Besonderheiten, etwa die Hauspassage nebst anschließender Straßenunterführung in St. Goarshausen oder der Braubacher Turmdurchlass, machten diese einzige nassauische Gebirgsbahn schon früh zu einem Geheimtipp für Schmalspurfans. Die Autoren, Modelleisenbahner der eine, Nachfahre des NKB-Direktors der andere, trugen in mühevoller Fleißarbeit Bild- und Quellenmaterial zusammen, das einen fast lückenlosen Überblick über diese bemerkenswerte Bahn bietet. *hc*

• Fazit: Preiswürdige Schmalspurbahn-Dokumentation

Außerdem erschienen

Moderner Verkehr

Armin Schmutz: Loki-Kalender 2003. Preis: CHF 25,80 (etwa Euro 17,00) plus Versandkosten. Zu bestellen bei: Fachpresse Zürich AG, Sulzstrasse 12, CH-9403 Goldach (www.loki.ch).

Seit vielen Jahren entgeht Armin Schmutz keine Veränderung bei den Schweizer Bahnen. Der passionierte Eisenbahnfotograf hat zwölf seiner besten aktuellen Bilder zu einem ebenso hochwertigen wie beeindruckenden Wandkalender für 2003 zusammengestellt.

Modellbahn-Kalender

Dominik Stroner, Rainer Albrecht: Faszination Modellbahn 2003. Transpress-Verlag, Stuttgart 2002. ISBN 3-613-71192-3, 13 Blatt, Metallkammbindung, 13 Farbfotos, Preis: Euro 12,90.

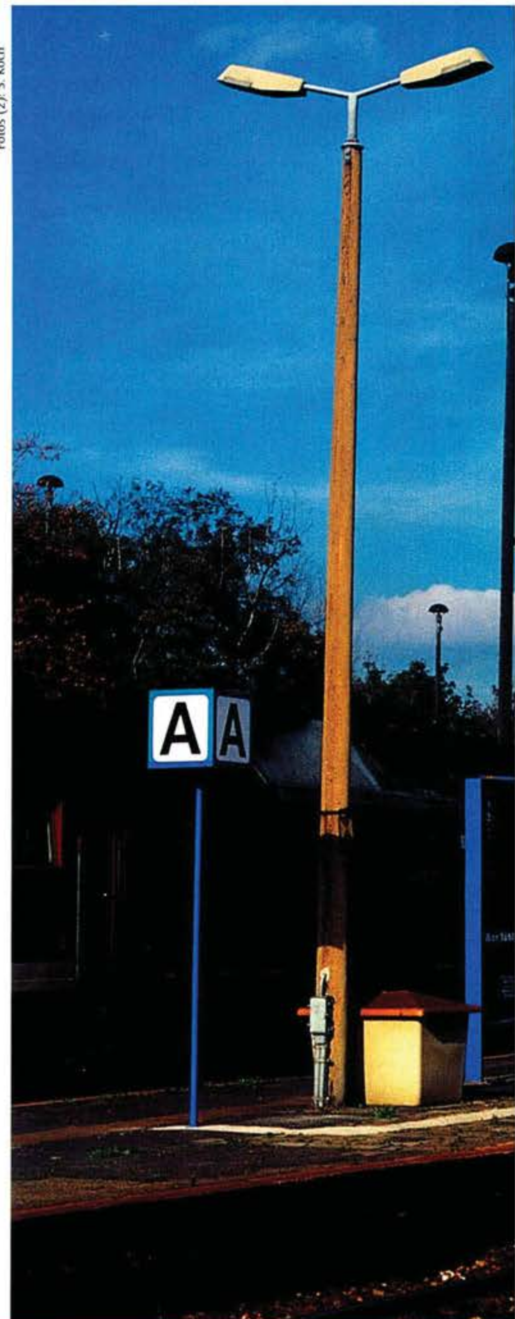
Die beiden Eisenbahn- und Modellbahnfotografen haben, stilistisch durchaus unterscheidbar, Miniaturweltdetails im Bild festgehalten. Von der Furka-Oberalp-Bahn über die Spreewald-Guste bis zum Erzgebirgswinter spannt sich der Bogen.

Tour-Sieger

Steffen Kopetzky: Grand Tour. Eichborn-Verlag, Berlin 2002. ISBN 3-8218-0897-7, 735 Seiten. Preis: 29,90 Euro.

• Ein gescheiterter Architektur-Student und ein vermögender, von außergewöhnlichen Uhren besessener Baron sind Protagonisten einer wilden Jagd durch Europa auf dem Netz der Compagnie des Wagons-Lits (CWL). Beide sind auf der Flucht, der junge Student vor fälligen Erklärungen und seiner Zukunft, der alte Baron vor seiner Kindheit. Sie verstricken sich im Laufe eines Dreivierteljahres immer mehr in ihren Liebes- und Lebenslügen. Über die Hauptfiguren legt Kopetzky ein Netz aus Erzählsträngen. Knotenpunkte sind Paris, München, Wien, Zürich und Amsterdam, die Start- und Zielorte der Compagnie. Dem Autor gelingt es mit großem erzählerischen Geschick, das Netz zielgerichtet auf 735 Seiten weiterzuknüpfen. Mal rast das Buch als spannender Thriller durch das nächtliche Europa, bevor es wie ein Road-Movie den außergewöhnlichen Alltag von Schlafwagenschaffnern mit viel Empathie begleitet: Menschen, die nachts im Zug leben und tagsüber in Hotels schlafen wie der asiatischstämmige Erwin aus Erfurt oder der bulgarische Frauenheld Poliakov. Kopetzkys eigene Erfahrungen als Schlafwagenschaffner dürften für die Authentizität des Romans gesorgt haben, auch wenn es in Grand Tour nicht um Realität geht. Viel zu furios sind die grotesken Ideen und Geschichten, getragen von Kopetzkys Witz, um alltäglich zu sein. Aber dafür um so lesenswerter! *al*

• Fazit: Grandioses Erzählfeuerwerk



Fotos (2): S. Koch

AUF GRUND

Bis zum Schluss waren die aus Rumänien importierten 119 das Sorgenkind der Bahn. Nun werden die „U-Boote" nicht mehr benötigt und gehen in den Ruhestand.

Treu und brav, wie es wohl nur Deutsche können, folgte die DDR den Festlegungen des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe" (RGW) und stellte die Entwicklung und den Bau von Diesellokomotiven über 2000 PS ab Ende der 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts ein. Die Probleme kamen bei der Deutschen Reichsbahn dann im Traktionswandel Mitte der 70er-Jahre mit einiger Wucht und waren mit eigenen Mitteln nicht mehr zu lösen: Die 118 war in der sechsachsigen Variante nicht in ausreichender Stückzahl vorhanden und die 132 wegen ihrer Achsfahrmasse nicht freizügig einsetzbar. So taten etliche Dampflokomotiven zur Freude der Eisenbahnfans und zum Nachteil der Wirtschaftlichkeit bei der DR länger als beabsichtigt ihren Dienst.

Mit der Konstruktion der C'C'-118 als Grundlage entwickelte die Lokomotivfabrik „23. August" in Bukarest schließlich die als 119 bezeichnete Lok und stellte das erste Baumuster im Sommer 1976 fertig. Am 21. Januar 1977 traf sie schließlich bei der VES-M (Versuchs- und Ent- →



GELEGT

Das waren noch Zeiten: Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Bahn! 229 147 am 17. Oktober 1997 in Gera Hbf vor IR 2455 Düsseldorf – Chemnitz.

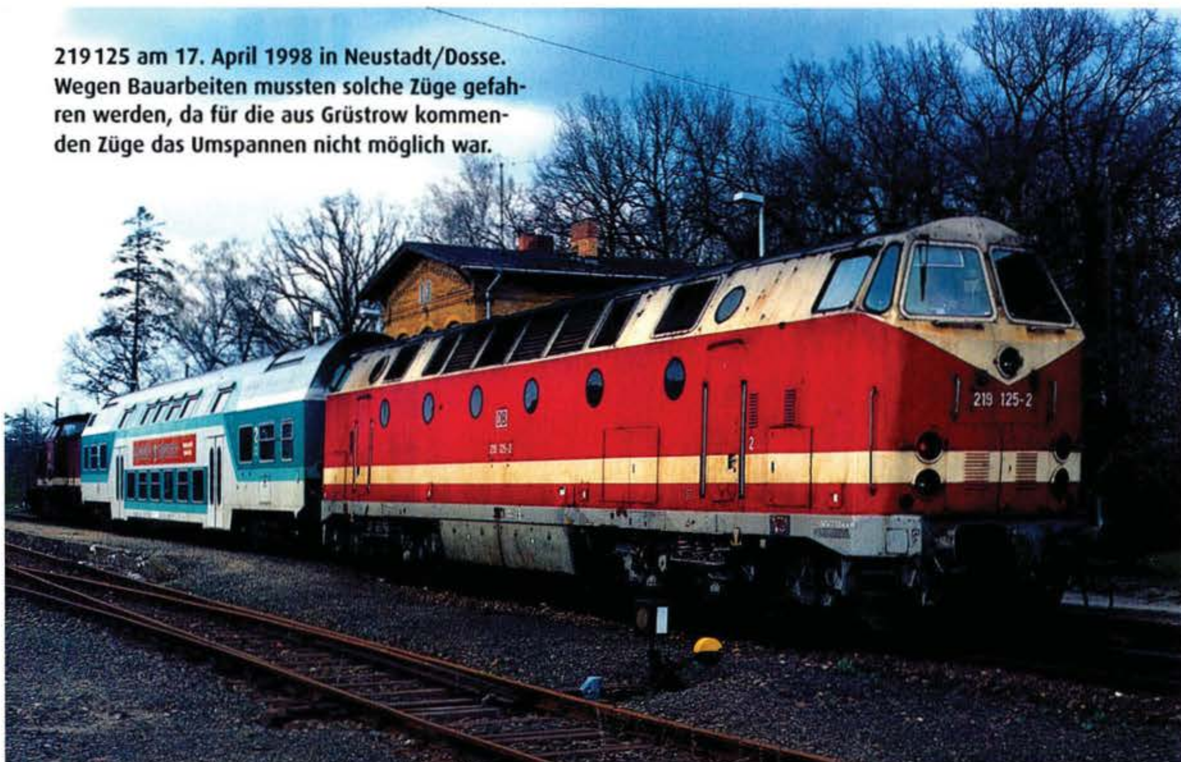


Schleppdienst nicht für, sondern durch 219: Regionalexpress Dessau – Schwedt kurz hinter Angermünde, 29. März 2002.

Gepflegt wie am Tag der Anlieferung: 219 051. Auch 219 127 und 219 070 können sich sehen lassen im Bw Glauchau am 19. August 1994.

wicklungsstelle der Maschinenwirtschaft) in Halle ein und wurde dort umfangreichen Erprobungen unterzogen. Bis zur Auslieferung der Serienloks ab 1979 mussten noch etliche Mängel beseitigt werden, doch schadanfällig blieben sie Zeit ihrer Einsätze, insbesondere die Maschinen, die ihre in Rumänien gebauten MTU-Lizenz-Motoren behielten. Bis 50 Prozent Schadloks dürften einmaliger Rekord bei deutschen Bahnen sein.

Die DR sah sich schließlich gezwungen, Motoren und Getriebe aus einheimischer Produktion einzubauen und die Lieferung bei 200 Stück - geplant waren 270 - zu stoppen. Erst nach der „Germanisierung" wurde die 119 zur vollwertigen und vor allem zuverlässigen Lokomotive. Ein Jahr nach dem Import der letzten 132 wurde im Oktober 1985 dann mit 119 200 die letzte neugebaute Großdiesellok an die DR übergeben.



219 125 am 17. April 1998 in Neustadt/Dosse. Wegen Bauarbeiten mussten solche Züge gefahren werden, da für die aus Grüstrow kommenden Züge das Umspannen nicht möglich war.

Foto: S.Koch

Eingesetzt waren die Maschinen zunächst im Süden der DDR (Bw Gera, Saalfeld und Probstzella), wo die Ablösung der Dampflok-Baureihen 50, 52, 58 und 95 am dringlichsten war. Später kamen die Loks auch nach Sachsen sowie in den Magdeburger und Cottbusser Raum. Sie bespannten D-Züge, Personenzüge und auch Güterzüge.

Mit der Wiedervereinigung 1990 sowie der Gründung der DB AG 1994 wurden die Aufgaben der Reichsbahn-Diesellokse neu geordnet. Somit kam die 119 auch in den Nordosten der Republik, blieb aber weitge-

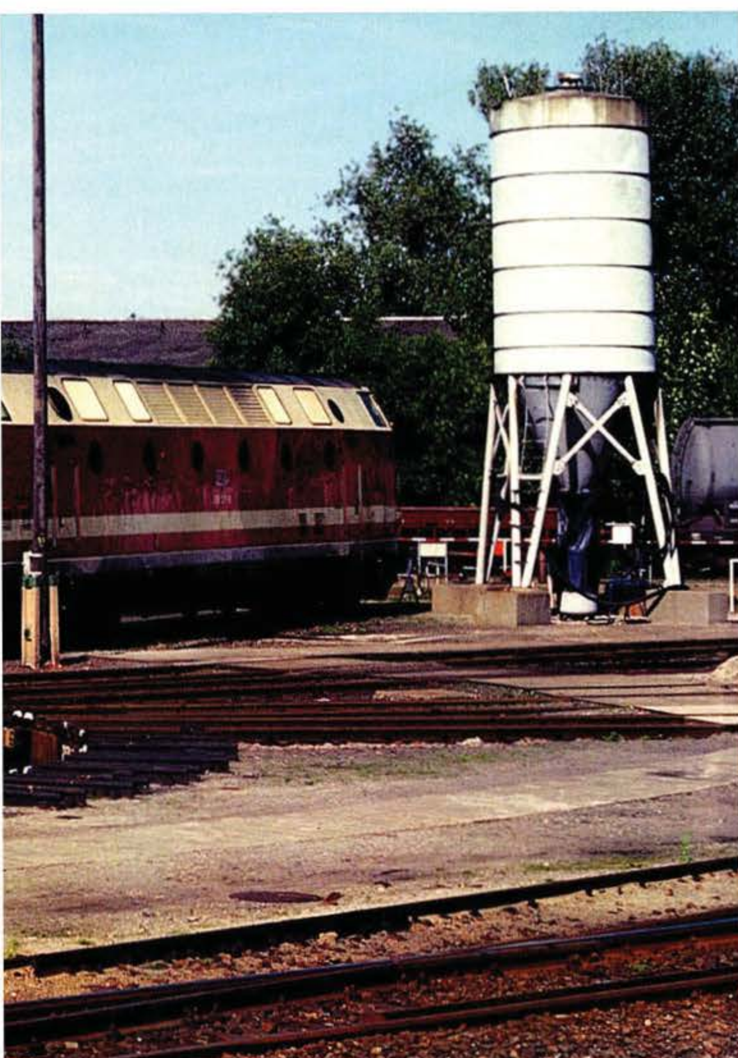


Foto: R. Heinrich

Die IC-taugliche 229 fuhr nicht einmal zehn Jahre

hend auf dem Gebiet der neuen Länder. Mit dem einheitlichen Nummernschema beider damaligen deutschen Bahnen hieß die Lok seit 1992 219.

Reichsbahn und Bundesbahn benötigten leistungsfähige Diesellokomotiven für den IC- und IR-Verkehr auf den noch nicht elektrifizierten Hauptstrecken. So wurden neben 60 Lokomotiven der BR 232 auch 20 Loks der BR 219 für diese Verkehre bei der Krupp Verkehrstechnik GmbH in Essen hergerichtet und im Laufe des Jahres 1992 ausgeliefert. Sie erhielten zwei MTU-Dieselmotoren von je 1380 kW, neue Strömungsgetriebe und eine leistungsstarke Zugenergieversorgung. So konnten sie in Einfachtraktion auch IC/IR mit ihren stromintensiven Restaurant- oder Bordbistrowagen mit bis zu 140 km/h ziehen. Diese „Super-219" erhielten bei Beibehaltung ihrer alten Ordnungsnummer die neue Baureihenbezeichnung 229.

Die 20 Maschinen erfreuten sich aber nur wenige Jahre des Einsatzes im hochwertigen Reisezugdienst. Die Strecke Berlin – Hamburg ist seit 1996 elektrifiziert, und auf der Mitte-Deutschland-Bahn ruht seit 1998 östlich von Weimar der Fernverkehr. Neue Einsatzfelder gab es nicht; RE- und RB-Züge →


Auch den DB-Latz erhielten Anfang der 90er-Jahre viele Maschinen. 219111 bei der Aufahrt aus Müncheberg nach Kostrzyn, 2. Juni 2000.

Foto: S. Koch

IN DEN ALTEN LÄNDERN WAREN DIE LOKS NUR SELTEN ZU SEHEN

konnten auch andere Lokomotiven bewältigen. Es geschah das Paradoxe: Im November 1999 wurde 229102-2 als erste ausgemustert, die letzten fünf Maschinen folgten am 20. Juli 2001, womit die 229 nicht einmal zehn Jahre im Einsatz war. Aus der letzten Gruppe erwarb die Mitteldeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) 229120 und 229173, die als 301 und 302 im Einsatz sind.

Ende der 90er-Jahre begann die DB AG mit dem Ersatz der 219 durch umgesetzte 218, so auf den Strecken Leipzig – Chemnitz und Halle – Halberstadt. Auch haben DB AG und private Eisenbahnen hinreichend viele Triebwagen beschafft, so dass die Tage der lokbespannten Züge zu Ende gehen. Anderswo wie in Mecklenburg-Vorpommern waren bereits vorhandene 628 in der Lage, die anstehenden Aufgaben im Reiseverkehr zu bewältigen. Folglich nahm der Bestand der 219 weiter ab.

Anfang November 2002 waren noch 27 Loks der BR 219 im Bestand von DB Regio. Doch mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember dürften auch ihre Tage gezählt sein. DB Regio Berlin und Brandenburg wollte sich zünftig von den einst ungeliebten Rumänendieseln verabschieden: Am 1. Dezember ließen sie die Wochenend-Ausflugszüge nach Wernigerode und Quedlinburg mit zwei 219 bespannen, die dabei bis und ab Halberstadt gemeinsam fuhren.

Einen bemerkenswerten Einsatz anderer Art absolvierten einige 219 der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg. Die Regionalexpress-Linie 3 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg führt von Dessau über Berlin nach Schwedt. Ab Angermünde ist die Strecke nicht elektrifiziert. So musste eine 219 am Zug, der aus vier Doppelstockwagen und einer 143 (mit eingefahrenen Bügeln) bestand, das leisten, was ihr selbst oft genug widerfuhr: Abschleppdienste.

Sebastian Koch/hb

KENNDATENVERGLEICH

	118 C'C'/228	119/219	229
Länge über Puffer / mm	19460	19500	19500
Achsfahrmasse / t	15	16	17,2
Dienstmasse / t	90	96	103
Anfahrzugkraft / kN	235	198	276
Dauerzugkraft / kN	152	146	180
Höchstgeschwindigkeit	120	120	140
Motortyp	12KVD 18/21 AII, 12KVD 21 AL-4 1)	MB 820 SR, 12KVD 21 AL-4 2)	12V396 TE 14
Leistung / kW	2 x 736 / 2 x 883	2 x 990	2 x 1380
Betriebsvorräte / l	3700	4000	4200
erstes Beschaffungsjahr	1966	1976/1982 3)	1992
bei DB ausgemustert bis	1999	2002/2003	2001

1) ab 118.5 2) Austauschmotoren aus DDR-Produktion 3) erstes Einbaujahr DDR-Motoren

Modell Eisen Bahner

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6

Neu! nur € 9,80

- In exzellenten Fotos, exakten Zeichnungen und anschaulich geschriebenen Beiträgen stehen namhafte Fachleute dem Modellbahner mit Rat und Tat zur Seite. Die vorgestellten Umbauten und Bastelideen haben unterschiedliche Schwierigkeitsgrade.
- Wir beginnen mit der kleinen Feierabendbastelei und zeigen, dass auch der Modellbahnprofi noch mit Tipps versorgt werden kann.
- Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr: Umfangreiche Tabellen mit Bestellnummern, Kaufpreisen, Detaillierungshinweisen sowie Schwierigkeitsstufen bei Bausätzen machen das Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.
- Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, rechtzeitig mit von der Partie zu sein!



Nr. 7

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:
MEB-Verlag GmbH, Bestell-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

M09/02

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ *Bitte ankreuzen*

- ☐ Heft 1 ______ Anzahl
- ☐ Heft 2 ______ Anzahl
- ☐ Heft 3 ______ Anzahl
- ☐ Heft 4 ______ Anzahl
- ☐ Heft 5 ______ Anzahl
- ☐ Heft 6 ______ Anzahl
- ☐ Heft 7 ______ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) — Bankleitzahl

Bankinstitut: ______

☐ Bargeld liegt bei — ☐ Scheck liegt bei

Datum — Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

VERGESSENE SCHMALSPURBAHNEN

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspur-Bahn (MPSB) verfügte über ein beachtliches Netz. 30 Jahre nach Betriebsende keimt neue Hoffnung.

Wiederbelebung



Vereinsgründer Gerd Altrock auf seinem „Moppel", wie er sein Zugpferd liebevoll und ganz offiziell per Schild nennt. Die Maschine, eine Ns1, baute 1955 LKM.



Foto: B. Lotzow

Der Fahrbetrieb, hier ein Personenzug im Früjahr 2001 unterwegs nach Uhlenhorst am Abzweig Schulwald, erfolgt nach BBO für Park- und Pioniereisenbahnen der DDR.

Teil 1

Als am 27. September 1969 der allerletzte Zug zwischen Anklam und Friedland über die 600-Millimeter-Spur rumpelte, schien das letzte Kapitel der 1888 begonnenen Geschichte der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspur-Bahn geschrieben. Das Nachwort folgte auf dem Fuße, denn bis zum 3. September 1970 war auch der Abbau der Gleisanlagen abgeschlossen, und das wenige Tage vor der alljährlichen Rüben-Kampagne!

Das war es also mit der urigen Feldbahn-Stimmung auf dem einst umfangreichen Schmalspurnetz im östlichen Mecklenburg-Vorpommern? Aus und vorbei mit dem in einer Hinsicht sogar größten deutschen Schmalspurnetz? Dasjenige Sachsens war, gemessen an der Gesamtlänge, zwar rund doppelt so groß, doch gab es dort im Gegensatz zur MPSB nie diese durchgehenden Verbindungen.

Wie gesagt, vermutlich wäre Gras über diesen Abschnitt mecklenburgischer Eisenbahnhistorie gewachsen, hätte es da nicht in Anklam einen exzellenten Kenner der MPSB-Geschichte gegeben: Gerd Altrock, der sieben Gleichgesinnte um sich scharte, um am 30. März 1996 den Verein „Freunde der MPSB" zu gründen. Erklärtes Ziel: Teilweiser Wiederaufbau für einen Museumsfahrbetrieb. Was die mittlerweile 36 Mitglieder des eingetragenen Vereins auch geschafft haben: Zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst fahren wieder Züge und bald soll es auch wieder Dampfwolken über den 600-Millimeter-Gleisen geben!

An einem heißen Augusttag treffe ich mich in Anklam mit Gerd Altrock. Bevor wir uns auf Spurensuche nach noch immer vorhandenen MPSB-Relikten begeben, kramen wir noch zur Einstimmung in Altrocks umfangreichem Archivmaterial. Erstes Ziel unserer Zeitreise ist Friedland, der einstige Hauptsitz der MPSB.

Schon bei der Fahrt durch die inzwischen wieder recht ansehnliche Kleinstadt vermisse ich Hinweise auf die letzten Zeugnisse der Schmalspurbahn: Ist die Halle mit den Museumsfahrzeugen den Stadtvätern nicht mal ein kleines Schild wert? Auch die Regelung, zwecks Besichtigung den Hallenschlüssel im Heimatmuseum auszuleihen, ist sicher nicht mehr als eine Notlösung. In der Halle selbst weitet sich

jedem Schmalspurfreund das Herz. Gleich am Eingang steht die 99 3352, die wegen eines Zylinderrisses bereits am 9. Oktober 1968 abgestellt wurde, was ihr mit Sicherheit den Verkauf durch die devisenhungrige DDR erspart hat. Der 1906 von Jung gebaute C-Kuppler irritiert auf den ersten Blick ein wenig, präsentiert sich die Tenderlok doch mit Schlepptender. Des Rätsels Lösung: Um die Reichweite ohne Wasserfassen auf dem doch umfangreichen Streckennetz zu erhöhen, bekamen viele der MPSB-Dampflokomotiven einen zusätzlichen Schlepptender, um größere Wasservorräte mitführen zu können. Diese Wassertender entstanden zumeist in der eigenen Hauptwerkstatt, ebenfalls in Friedland.

Gleich hinter der 99 3352 steht die imposante Erscheinung des 1914 von der Wismarer Waggonfabrik gebauten vierachsigen Personenwagens B4. Von dieser Bauart besaß die MPSB einst acht Exemplare. Kaum zu glauben, dass dieser Riese ohne Probleme auf den 600-Millimeter-Gleisen lief! „Bei manchen Herbststürmen war das sicher eine wacklige Sache", lacht Gerd Altrock, „aber", fügt er hinzu, „von Unfällen ist nichts bekannt."

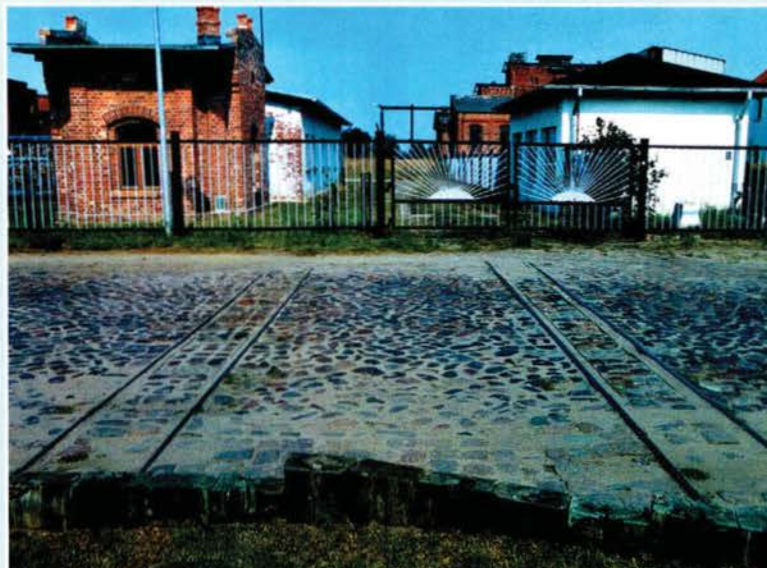
Ergänzt wird die Sammlung der äußerlich aufgearbeiteten MPSB-Fahrzeuge durch einen gedeckten Güterwaggon, ebenfalls 1914 entstanden, und eine aus DDR-Zeiten stammende Motordraisine. Sämtliche hier vorhandene Fahrzeuge wurden übrigens nach der Bahnstilllegung von beherzten Eisenbahnern, allen voran, Walter Sass, dem letzten Friedländer Bahnhofsvorsteher, und von einem Mitarbeiter des Verkehrsmuseums Dresden gerettet. Eine Aktion, die man seinerzeit nicht an die große Glocke hängen durfte. Die in Friedland ausgestellten Fahrzeuge gehören auch heute noch dem Dresdner Verkehrsmuseum.

Originalgleise an der Zuckerfabrik, Ringlokschuppen umgebaut für den Verteidigungsfall

Unmittelbar hinter der Ausstellungshalle schließt sich das weitläufige Areal des ehemaligen Friedländer Schmalspur-Bahnhofs mit BW und Hauptwerkstatt an. Auf dem Weg dahin entdecken wir an der Einfahrt zur Zuckerfabrik noch zwei Originalgleise, eingebettet in gutes, altes Kopfsteinpflaster. Kurz danach stoßen wir, umgeben von Wildwuchs, auf den 15-ständigen Ringlokschuppen, in seiner Art einzig bei deutschen Schmalspurbahnen. Einige Tore sind vermauert, die übrigen mit grünem Blech von der DDR-Zivilverteidigung verkleidet, die diesen Lokschuppen bis zur Wende nutzte. Weshalb das Bauwerk heute eher einer verlassenen Bunkeranlage ähnelt.

Beim weiteren Streifen durchs Gelände ist der ehemalige Wasserturm nicht zu übersehen. Er erinnert architektonisch eher an ein hohes Trafo- oder Umspannhaus. Hinter ihm steht noch immer der erste Lokschuppen der MPSB, in dem wir beim Blick durch zerbrochene Fensterscheiben noch einzelne Gleisreste ausmachen können.

Parallel zum Lokschuppen erstreckt sich das große Gebäude der einstigen Hauptwerkstatt. Überragt wird es von einem Turm, in dem sich die Büros der Werkmeister befanden. „Da hatte man einen schönen Überblick über das Ge- →



Eindeutige Spuren der MPSB-Vergangenheit: Vor der Friedländer Zuckerfabrik ist noch der Gleisanschluss im Pflaster zu erkennen.



Ohne einen direkten Größenvergleich sieht der Wasserturm auf dem Bw-Gelände in Friedland eher wie ein Trafohäuschen aus.



Der erste Lokschuppen der MPSB in Friedland: Im Inneren sind bis auf den heutigen Tag noch Reste der alten Gleise vorhanden.

Lässt die einstige Bedeutung noch erahnen: Heute beherrscht totale Stille die frühere Hauptwerkstatt.



Von den ehemaligen Reisezugwagen der MPSB blieb dieses Exemplar museal in Friedland erhalten.



Letzte Dampflok aus alten MPSB-Zeiten auf der 600-Millimeter-Spur: Vor über 30 Jahren bewahrte lediglich ein gerissener Zylinder die 993352 vor dem Verkauf.

Der letzte Zug zwischen Anklam und Friedland verkehrte am 27. September 1969. Heute gehört der ehemalige Anklamer Ringlokschuppen einem Schlossereibetrieb.

lände", bemerkt Gerd Altrock schmunzelnd. Aber zum gemütlichen Klönen auf hoher Warte blieb vermutlich kaum Gelegenheit, denn zu DDR-Zeiten gehörte die Hauptwerkstatt zum RAW Malchin und auf Grund der Kapazitäten wurden in Friedland auch Fahrzeuge anderer Schmalspurbahnen instandgesetzt.

Auf dem Rückweg passieren wir noch das frühere Empfangsgebäude, heute ein Wohnhaus. Bei genauem Hinsehen kann man noch den verwaschenen Schriftzug der MPSB über den Fenstern des ersten Stocks erkennen.

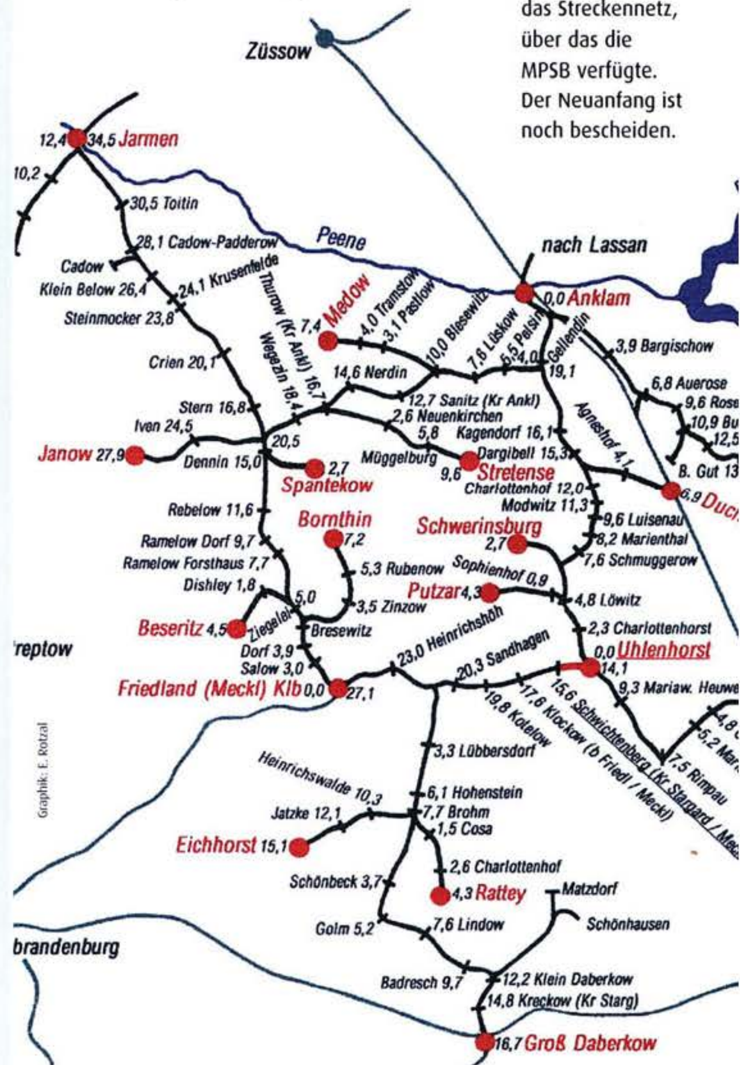
Fast alle MPSB-Gebäude werden allmählich dem Verfall preisgegeben. Schade um die rote Backsteinarchitektur, die die mecklenburgische Nähe zur preußischen Baukunst vor Augen führt. Nur das ehemalige Verwaltungsgebäude war DB Immobilien eine Sanierung wert, aber, frisch renoviert, lässt sich das ja auch geldbringend vermieten.

Apropos, DB Immobilien; Die erhoffte Übernahme der Friedländer Bahnanlagen durch den Verein hatte sich bereits in dem Moment erledigt, als die Bahn-Tochter erste „Dezimalstellen", so Altrock, nannte. Auch andere Projekte, so ein Streckenwiederaufbau zwischen Anklamer Ringlokschuppen und Flugplatz, vom Friedländer Lokschuppen

Streckennetz der MPSB

bis 1970 abgebaute Strecken

derzeitige Streckenlänge der Museumsbahn



Beachtlich war das Streckennetz, über das die MPSB verfügte. Der Neuanfang ist noch bescheiden.

nach Bresewitz oder auf dem landschaftlich reizvollen Abschnitt zwischen Brohm und Rattey, zerschlugen sich, sei es wegen des zu hohen finanziellen Aufwands, sei es auch ob des Desinteresses der örtlichen Verwaltungsstellen. Da ging es dem Verein anfangs nicht besser als Ex-Bahnhofsvorsteher Sass, der schon 1969 verzweifelte Versuche unternommen hatte, wenigstens einen Teil der Strecke vor der Demontage zu bewahren. Ein Unterfangen, das den engagierten Eisenbahner damals um ein Haar in ernsthaften Konflikt mit den berühmt-berüchtigten Sicherheitsorganen gebracht hätte.

Doch zurück in die jüngere Vergangenheit: Auf offene Ohren stießen die MPSB-Freunde schließlich in der Gemeindeverwaltung Schwichtenbergs. Die ehemalige Bahntrasse gehört der Gemeinde und mit dem örtlichen Arbeitsförderverein winkte auch gleich hilfreiche Unterstützung. Das größte Problem war zunächst nicht die Beschaffung von Fahrzeugen der 600-Millimeter-Spur, derer besaßen Vereinsmitglieder bereits mehrere, sondern das fehlende Gleismaterial.

Fündig wurde man schließlich nördlich von Magdeburg, in der aufgegebenen Ziegelei in Fleetmark. Bei der ersten Gleisbergungsaktion bauten die Vereinsaktivisten gleich ganze Joche aus, was beim Transport mit größeren Schäden und Verbiegungen endete. Bekanntlich lernt man ja aus Fehlern, und so zerlegten die MPSB-Freunde fürderhin sorgfältig die Gleise in Schienen und Schwellen.

Noch im Herbst 1998 begannen die Gleisaufbauarbeiten in Schwichtenberg. Und nach der Beseitigung unerwarteter bürokratischer Hemmnisse war es am 4. Juli 1999 endlich soweit: Der erste Zug nach fast 30 Jahren nahm die 500 Meter lange Strecke von Schwichtenberg Richtung Uhlenhorst unter die Räder! Ein Ereignis, das Walter Sass noch kurz vor seinem Tode miterleben durfte.

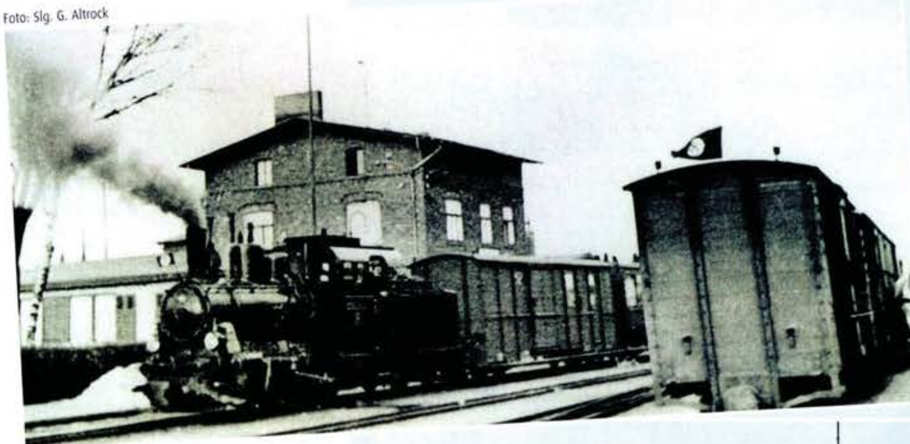
Bereits am 1. Mai 2000 fuhr die Museumsbahn über anderthalb Kilometer bis nach Uhlenhorst. Und heute ist bereits das Gleisdreieck für den Abzweig Schulwald fertig, dem bald weitere 650 Meter zum internationalen Jugendlager folgen werden. Auch die Strecke nach Uhlenhorst soll um weitere 800 Meter verlängert werden. *Rainer Schaefer*

Teil 2 folgt im April-Heft

Kartoffelfest und Mondscheinfahrten

Fahrbetrieb gibt es bei den Freunden der MPSB jeden Samstag und Sonntag von 14 bis 17 Uhr und zwar ab 1. Mai bis zum 3. Oktober. Höhepunkte des Jahres sind das Ende September stattfindende Kartoffelfest mit Mondscheinfahrten und die vorweihnachtlichen Glühweinfahrten. Informationen: Freunde der MPSB e.V., Zur Kleinbahn 8, 17099 Schwichtenberg, Tel. 039607/20390, Fax 039607/20239; www.mpsb.de.

Foto: Slg. G. Altrock





Bahnhof Friedland 1938 und jetzt: Das Gebäude macht noch immer einen guten Eindruck. Auch die Dampflok 99 3462 hat übrigens überlebt: Bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth.



Nun wirklich keine historische Bausubstanz, aber für den eingetragenen Verein „Freunde der MPSB" steht die Fahrzeughalle in Schwichtenberg für den Neubeginn.



Schmalspur-Atmosphäre: Auf dem Schwichtenberger Museumsbahnhof dient der renovierte Kasten eines normalspurigen gedeckten Güterwagens als Kartenverkauf.

Fotos (11): R. Schaefer

‣ Verkaufen ‣ Suchen ‣ Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB-Loks -Waggons u. Zubehör, sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Gartenbahn Spur 5 Zoll = 127 mm, elektrisch angetriebene Stangen-Diesellok, 4 Wagen, 2 Handweichen, etwa 150 Mtr. Gleis. Nähere Infos gegen Freiumschlag. Erich Jäger, Nie-derstr. 112, 54293 Trier-Ehrang

Spur 0: Lok u. Wagenräder 40 - 15 mm, Schleifenkontakte, Schleifer, Stromabnehmer, Märklin- Kupplungen, Kupferniete 1 mm x 4 mm. Tel. (0231) 478511

http://people.freenet.de/modest Modest-Modellbahnsteuerung per PC G

Modelleisenbahn mit 100 Loks, 250 Wagen ab 1950, komplett mit viel Zubehör an Höchstbietenden zu verkaufen. Modelleisenbahnmagazin ab 1980. Nachlesen Internet: Homburgsiedler@web.de

Computergestützte Gleisplanung und/oder Planung von Gleisbildstellpulten für alle Systeme nach Ihren Wünschen. Ausführliche Info gegen 3,- EUR (Ausland 6,- EUR). Vergütung bei Auftragserteilung. Rainer Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden oder www.rainerdold.de

Zubehör H0, TT, N und jetzt auch LGB, auch rollendes Material und Gleismaterial. Andere Produkte auf Anfrage. www.Marios-Modellbahnwelt.de G

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-HO-S-O, Loks und Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Tausche auch. Tel. (062 63) 9276, Fax 9277.

Märklin digital und delta: Mehrfach-Zugsteuerung bis 16 Loks, Booster-5A, auch für Mä.-6021, Delta-Lokdecoder, Weichendecoder, Schaltdecoder, uvm. Tel. (06128) 73480 nach 18 Uhr. G

Neu: Für Gartenbahn Moped Schwalbe mit Fahrerfigur, Zinnmodell, bemalt, 29,90 EUR. Info mit Freiumschlag. Tel. (0170) 5108806 ab 18.00 Uhr G

www.eisenbahn-pin.de G

H0: 350 Loks u. Wagen, Roco, Fleischm., Liliput, Piko, Rivarossi, Fl.-Modellgleis, Hamo-Loks, Brekina-LKWs, Märklin-Formsignale, Piko 50-er Jahre. Tel. (030) 7431868 und Fax

Justierelemente f. nach oben/unten klapp- od. einfügbare Anlagenteile i. Türbereich f. alle Spurw., Info gg. Freiumschl.; H. Sebold, Kapellenberg 22, 97650 Fladungen.

Hübsche TT-Anlage, 0,80 x 2,00 m mit Untergest. Kulisse, N.-Bahn-Charakt., 2 Ebenen, halbautom. Standard-Gleis, 2 OW, 1 DKW, 3 Sig., 5 Entkup., 1 Rel., 1 Trafo, 200,- EUR, Tel. (030) 6718118

Verk. o. tausche Bier-Werbe-LKW ca. 350 geg. LGB (Gleise, Weichen u. roll. Material). Angebot unter Tel. (035 63) 90909

Preisgekrönte Ausstellungsanlage nach US-Mexik. Vorbild H0e zu verk., 160 x 80 cm, inkl. 11 TFZ, 17 Wagen, Staubschutzhaube, Unterbau Dampflokger. FP. 1500,- Euro. Tel. (030) 622 1886 n. 17 Uhr

Märkl. Spur I, originalverp. neu 5758 Euro 1250,-; 5871 Euro 55,-; 5808 Euro 132,-; 5851 Euro 25,-; 5850 Euro 25,-; 5880 Euro 115,-; 5853 Euro 30,-; 5874 Euro 120,-; 5875 Euro 30,-; 5867 Euro 45,-; 5859 Euro 25,-; 5879 Euro 45,-; 5886 Euro 50,-; 5857 Euro 40,-; 5863 Euro 40,-; 5808 Euro 140,-; 5801 Euro 45,-; 5900 Euro 5,-; 5901 Euro 5,-; 5963 Euro 28,-; 5962 Euro 28,-; 5990 Euro 15,-; 5611 Euro 45,-; 5612 Euro 45,-; 5619 Euro 90,-; 5607 Euro 15,-; Zugpack. 5530 kompl. 3 x gebr., ohne Trafo. Hans Borgmann, Schiefer Brink 10, 32699 Extertal, Tel. (05754) 404

Verkaufe, kaufe, tausche Spur S BUB, Stadtilm. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier Tel. (0171) 6911523

Verkaufe H0: Fzg., Gleise, Zubehör. Liste geg. 0,56 Euro. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier Tel. (0171) 6911523

Neuw. Märklin-Spur-I-Grundset: 5440 sowie 20 Gleisgeraden - Mä.-Nr. 5903 und 2 Prellböcke - Mä-Nr. 5602 (neu), zus. 280,- Euro + Porto. Tel. (0160) 4065904

H0-Anlage 500/130 cm, Fleischmann / Roco u. Fahrzeuge. 50 m Schienen, 2 Dampf-, 5 E-, 4 Dieselloks, 15 Pers.-, 45 Güterwagen mit Originalkarton, Schaltpult, Gebäude, Brücken, Signale, usw., für Euro VB 1200,- zu verkaufen. Tel. (04381) 419397

Eheim Trolleybus + Hänger 75,-; Stadtilm BR64 250,-; Zeuke T55 130,-; Schranken 60,-; Weichen + Schienen Spur 0 Gamma, Auto, Polizei 70,-; Technofix Blechbahn 70,-; Kabelautos, verschiedene DDR je 18,-; Piko H0 BR 118 + V100 + 110 je 35,-; Tastenpult je 3,-; Relais je 5,-; Trafo F21 25,-; alt 20,-; verschiedene Güter- + Persw. H0 je 3,-; Roco-H0e-Kasten 139,-. Tel. (0340) 2212094

Flm. und Roco, von Privat, guter Zustand, orig. verpackt. 984347 Jubiläums 111er 149,- Euro, 5118-IC-Wg. mit Schlussb. 29,- Euro, Roco 43022 - VT 100,- Euro, Schweiz, Elefant 43201 99,- Euro, Piko Taurus 39,- Euro. Handy (0173) 9346290

Günstig! Mini-Kompressor Sparmax 20 l/min. max: 5,5 Bar, 75,- Euro. Airbrush, Hans Aero pro 0,2 mm Düse d-action 38,- für Detailarbeiten. Eisenb.-Journal Sonderausg. Spur 0 Teil II Ertmer 12,- Teil IX Club-Sande 10,- Gebäude 1 : 45 von ehem. Anlage, - Karton + Leisten + Acrylfarbe ab 12,-. Liste Christian Meyertöns, Casparistr. 31, 09126 Chemnitz

Tillig, neu: E 115 DR, Ep.V 79,-; BR 35 39,-; BR 221 DB 45,-; BTTB: neuw. BR 86 39,-, BR 130 25,-; Nohab 204 29,- (alle Ep.IV). Peter Langbein, Tel. (03675) 702649

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, WS oder GS, Halbzug. Div. Typen FP 250,- EUR. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

LGB: 23802 500,-; 31710 50,-; 32730 75,-; 25182 750,-; 4 GW C+S je 50,-; Caboose C+S 75,-; Tel. (03764) 2104

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen sauber und gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Spur N: Minitr., Arnold + Fleischmann, versch. Lokomotiven, Zubehör, Gleise, Weichen. Liste vorhanden. Tel. (05109) 9485 E-Mail: HW-Neumann@t-online.de

Märklin-Z-Anlage, Noch Cortina, 100 x 69 cm, 2 Stromkreise, 8 m Gleise, 6 elekt. Weichen, 3-Zugbetrieb möglich, schöne Anlagengestaltung, Preis 450 EUR. Tel. (07451) 622790

Verkaufe D-Zugwagenbeleuchtung in LED-SMD-Technik für alle H0-Anhänger digital - analog, Gleichstrom - Wechselstrom; Info unter www.camp-am-waldsee.de; Stückpreis 12,90 EUR, 3 Stück 30,00 EUR, Porto-Verp. 2,50 EUR. **G**

Tausche Trix Express und Internatio-nal-Leerkartons gegen Trix-Express-Kartons. Tel. (07335) 922500 ab 18 Uhr

Verk. H0e-Anlage, 1400 x 800 x 780 mit Untergestell; Roco-Flexgleise-Unterflurweichen Faller-Car- System-Einbahn; 3 Stoppstellen; Fahrzeuge, Schaltpult, Abstellbahnhof, Panoramawand; Selbstabholer Tel. (0671) 65133 nach 18 Uhr

5 Roco-Lenz-Decoder f. Gleichstrom, teilw. mit Stecker zu verkaufen. Nur komplett. 100,- Euro. Tel. (07024) 83852 und Fax, Wolfgang-zaiser@aol.com

Verk. N-Anlage 2,10 x 1,10 m, Piko-Gleismat., Arnold-Drehsch., ohne roll. Mat. 150,- Euro, an Selbstabholer südöstl. Berlin. Ulf Rassmann, Tel. (03375) 217246 und Fax, jejeulf @freenet.de

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Peter Kondratiev, Postfach 7 80, RUS- 199155 St. Petersburg **G**

„Erster ICE (Experimental 3371)" von Märklin zu verkaufen. Angebote bitte an Win.Bahner@gmx.de

www.hsb-fahrzeug-cd.de **G**

Märklin-H0: Loks 3335, 3430 u. 3457 Zugpackung 28 66 + Extra u. Museumswagen 93 - 96 u. Güterzug-Volk Gr. Nr. 84578. Alles gegen Höchstgebot (Vitrinenmodelle). Tel. (05571) 913640

Verkaufe Holzladegut für H0 und TT, z.B. Europaletten, Kabeltrommeln und Holzladegut aus 5 Schichten. Bei Interesse bitte melden bei R. Hermann, Dresden E-Mail: 520047304 505-0001@t-online.de

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Suche Faller-AMS, Autos, Zubehör, E-Teile, Brawa-Eheim-Trolleybus u. Zubehör, Billerbahn, Piko-/Schuco-Einschienenbahn, Faller-Bausätze 50-70er-Jahre. Auch Sammlungen. Tel. (05665) 922402

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800-er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe Einzelstücke oder ganze Sammlung. Tel. (0341) 4613285 und Fax

Märklin-Metallbaukasten „Eiffelturm" gesucht. Tel. (02331) 42064 nach 18 Uhr

H0-Modellbahnanlge (auch H0m/H0e) 2L, bis 3,80 m Länge, nur komplett, auch ohne rollendes Material. Tel. (037431) 3312 und Fax

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco, usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware aus Überbeständen, größere Sammlungen erwünscht, sofortige Barzahlung, Tel. (02841) 80352 und Fax

Märklin-Metall-Baukasten oder Fischertechnik gesucht. Märklin Spur I gesucht, z.B. Startpackung. Märklin H0: M-Gleise, Loks, Wagen gesucht. Immanuel Bosch, Tel. (06806) 2927 ab 16 Uhr

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw., Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Biete Euro 15,-/Stück, für unbespielte Matchboxautos von vor 1970 mit Karton, keine Yesteryears. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf, Tel. (0211) 553931

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578, Fax 01212-5-33571659

Suche: 2 Stück Schachteln für Märklin-Krokodil No. 3015. Für Ihr Angebot möchte ich im Voraus danken. Hans Fischer, Lettenstr. 31, CH-8408 Winterthur (Schweiz), Tel. (004152) 2222551



Verkauf
Loks + Wagen H0

Roco: Altbau-E-Loks E32, (4145) 40,-; 491 (4139) 45,-; E94 (4168) 60,- zu verkaufen. Oder Tausch gegen Roco BR 44 Öl (43260) o. Flm. BR 65 / BR 03 DB. Tel. (0172) 2887746 45701 Herten

Rivarossi BR 10, 77, 59, 89, E 428 usw., Neuzustand. Tel. (03473) 814 610

Museums-Wagen H0 Märklin 1986-2000, schriftliches Angebot: Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 513 73 Leverkusen 1

Verschiedene Loks, H0, Dampf, E-Lok, Diesel, Märklin, Trix + Piko, Piko-Wagen, alles Hamo. Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Märkl. 750 J. Berlin 03, 86, E04 Foto. 370,- Euro; Kaiser-Wilh.-Zug 850,- Euro. Big Boy Insid. 2001 gg. Gebot. 3 x Hersfelder Kreisbahn (Lima, Rivarossi + Märklin) 600,- Euro. Alles neu / ungefähr. im OK. Peter Lipphardt, Fax (0561) 13653

2L= Loks + Wg. DB - DR - ÖBB - FS - SBB, etc. Ep. III - V, neuw. + gebr. umständehalber günstig zu verkaufen. Liste geg. Freiumschl. 0,56 Euro an: Reinhard Göhler, Kirchstr. 4, 01705 Freital

Märklin + Bing (Vorkrieg): Liste gegen Rückumschlag, Tel. (06041) 8624 oder teilweise auch ersichtlich unter www.Karlis-Flohmarkt.de

Zu verk. H0: 25 Loks, 140 Wagen, Märklin, Hamo, Fleischmann, Roco, Trix, Piko, Roco-Weichen, Gebäude, Sommerfeldt-Oberleitung, usw. Friedrich Bühler, Tel. (0711) 522284

Roco: BR 420/421 (43001) 90,- EUR; TEE-Speisewg. (4269) 14,- EUR; Werkstattwg. (44309A) 12,- EUR; Märklin-Hamo: BR 216 (8375) 40,- EUR; Axel Quitsch, Tel. (030) 474 84868

Kst.-Loks DR: 031087 „Erwin Kramer" 750,-; 171198 390,- ; 522543 3-Kam.-Tend. 340,-; Lokgehäuse BR 39 30,-; Tender: BR 58 40,-; BR 01/44 50,-; div. H0e-Fzg. Tel. (037291) 67738

Trix Int.: 10 verschiedene Länderbahn-Güterwagen Bayern/Oldenburg zu verkaufen. Alle neu, aber ohne Verpackung. Nur komplett für 150,- Euro zuzgl. Porto. Tel. (0561) 407616

Verkaufe Loks + Wagen 2-L=, Ep. II bis V, sehr guter Zustand, Liste gegen Freiumschlag oder per E-Mail von Walter Emmerich, Mühlackerstr. 26, 60437 Frankfurt, Tel. (069) 502963

Größere Märklin-Sammlung H0, Dampfloks, absol. Bestzustand, original verpackt, bevorzugt en bloc gg. Gebot, Liste gg. Freiumschlag; Tel. (06236) 67887

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie mit **redaktion@modelleisenbahner.de** und die Anzeigenabteilung mit **anzeigen@modelleisenbahner.de**

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: **(07524) 9705-45**
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

☐ eine **Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Sammlermodelle von Roco u.a. BR 1044, Märklin, Fleischmann, Liliput, Trix-Int. u.a. Ersatzt. u. Wiking, Liste g. Rückporto, Manfred Pohle, Bien-walding 4, 12349 Berlin, Tel. (030) 74308732

Pi BR 2110351 E Lok GS H0 25,-; Fl. BR 103 rot/elfenbein Gs H0 50,-; Ha BR 38 Wannentender GS H0 30,-; Li Berliner S-Bahn 2-Viertel ZG 60,-; Tel. (06171) 73238

Roco, Liliput, Fleischmann 2L H0, Loks und Triebzüge zwischen 50,- und 120,- EUR, Beispiel Roco VT 601 DR, Roco BR 1808 usw. Gerhard Kißlinger, Tel. (0911) 289807

400 Loks, Waggons, Roco, Liliput, Lima, Fleischmann USA, Röwa; 1000 Wiking-, Herpa-, Brekina-Autos; Suche Fleischmann Gleis, Gebäude, Zubehör; Tausch angenehm; Liste bei: Tel. (07444) 4883

Gebe von den Firmen Piko und Gützold Lokomotiven ab. Angebote unter Tel. (0162) 8467211. Bitte abends melden.

Fahrzeuge DR Epochen III und IV Liste gegen Freiumschlag (0,56 Euro). Hartmut Ohland, Richtergasse 12 a, 65428 Rüsselsheim, Tel. (06142) 933983

Aus Trix-Expr.-Anl. u.-Samml.-Aufl. viele Wagen u. Zubehör zu verk., z. T. Raritäten, Liste m. Freiumschl. 1,12 EUR anfordern. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

Versch. Modellbahnartikel in H0 wegen Epochen- u. Systemwechsel abzugeben. Liste geg. Freiumschlag o. E-Mail. Stefan Danners, Weisweilerstr. 1, 52249 Eschweiler E-Mail: S_Danners@gmx.de

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

Märklin-Porschezug, bestehend aus E-Lok BR 152, 4 Zweiachs-Waggons, digital C-Sinus, neu und unbespielt, 500,- Euro. Tel. (0711) 7546665 ab 19 Uhr

H0e: 994532 Trusetallok aus Bemo-Bs 1a Fertigung mit Superlauf, 430,- Euro VB; Rarität: 99311 Kaffeebrenner Molli Super-Modell 310,- Euro VB. Tel. (02238) 140322

H0-Sammlung Ep. II bis V, preiswert abzugeben. Loks, Wagen, Zubeh., Bücher, Zeitschr. + Videos. Listenanforderung 1,12 EUR in Briefm., Steffen Otto, Dudweiler Str. 24, 04318 Leipzig

Sammlungsauflösung H0: (Loks / Wagen / Zubehör) komplett, gegen Gebot. Liste per Mail: diespo@bluewin.ch Tel. (0711) 471893 **G**

Märklin H0 Amtrak ICE digital 3700 nicht bespielt, OVP, Sammlerstück, Euro VB 1100,-. Tel. (040) 619035

Verk. Fleischmann- Wechselstr.-Lok BR78 109,- EUR; Märklin BR216 mit Faulhabermotor 159,- EUR, BR260 59,- EUR. Teilweise Vitrinenmodelle. Gerhard Seiz, Tel. (07951) 5431 nach 18 Uhr

Märklin-Porschezug, bestehend aus E-Lok BR 152, digital, C-Sinus, 4 Zweiachs-Waggons, neu u. unbespielt 500,- EUR. Tel. (0711) 7546665 ab 19 Uhr

H0-DB: Ep III/IV: BR: 941730, 80014, 911301, E32103, E1824, 078211-0; 18 x E-Loks: BR: 110, 111, 114, 117, 118, 140, 1445, 151, 181; Bw-Minit: 825, 826, 827, 835; SBB: Re 4/4 10101, 10102, 10103, Bahn 2000, 10 x Pers.-Wag.; ÖBB: 8 x Pers.w. 44850/51/52/53/54; SNCB: 4 x Eurofirma 44350/51; DB Cargo: 17 x Gü.wag., BR232; Liste Klaus Knorr, Herrngasse 1a, 96237 Ebersdorf, Tel. (09562) 3444

Liliput L100503-DS, BR 05, 280,- EUR; Heris 11008, 11009, 11007 á 33,- EUR; Trix 22510-V32.10 mit DCC-DEC 170,- EUR, Hans Ottenstreuer, Tel. (04882) 603429

Verkaufe versch. Märklin- und Roco-Artikel; Loks, Wagen, Sonderartikel. Angebotsliste per Fax: (040) 75110 23878 oder per E-mail: Thomas.Strobel@imail.de

Neuheit: BR 58.30 in H0, Umbau ab 195,- bei Einsendung jeweils einer Roco BR 50.35 (63253) und BR 58 (43202 od. 43203). Restteile garantiert zurück! Fertigmodell BR 58.30 mit Neubautender ab 495,-; mit Tender pr. 2'2' T31,5 gegen Aufpreis. Nähere Info und Fotos gegen Freiumschlag: Stefan Ziese, Am blauen Turm 7, 47495 Rheinberg

Roco-Digital: Lokmaus-2, Fahrzeuge mit DCC-Decoder und Analog-Loks. Tel. (05109) 9485 E-Mail: HW-Neumann@t-online.de

Märklin 39160 BR42 Franco Crosti 300,-; 3748 E 70 blau 220,-. Tel. (0179) 6817324, tagsüber

Flm., Roco, Piko, von Privat, guter Zustand, orig. verp., Flm. D-Zug 5635, 5630, 5631, 5638, 5633, je 25,- Euro, 511f - 30,- Euro, 4933 Reinigungslok 218er 79,- Euro, 984347 Jubiläums. 111er 150,- Euro, Roco Schweiz. 43201 100,- Euro, Piko Taurus DB - 40,- Euro. Handy (0173) 9346290

Löse meine Vitrinensammlung auf: Roco neu E17 95,-, E44.5 75,-, E18 Museum 120,-, E94 Museum 130,-, B 111 70,-, ÖBB 1110, Digizentr. 1 15,-, Maus 1 15,-, Fleischmann neu 3-tlg. Citybahnwg. m. Steuerwg. 85,- BR 218 Nr. 4933, BR 218 Nr. 64232 a 90,-, 2-tlg. BR614 Popfarben 90,-, ÖBB 1043 Nr. 4367 95,- alles Topzu-stand. Tel. (06441) 921067

Verkaufe Märklin-Digital-Loks und Wagensets in Vitrinen-Zustand und neuwertiges K-Gleismaterial und Weichen in allen Größen. Tel. (0178) 444 8228

Verk. Spur H0: Gützold BR 24 alt, 50,- Euro, Piko E 63 125,-; E 44, E 46, je 40,-; BR 89 45,-; Nohab dän. 60,-; 10 Güterwag. 70,-; 25 Automod. aus DDR-Prod. 210,-. Tel. (03425) 922 594

Fulgurex: Baureihe 22, absolut neuwertiges Vitrinenmodell, nicht gelaufen, abzugeben. Preis nur 950,- Euro. Tel. (0711) 471647, 19 bis 21 Uhr, Wochenende ab 15 Uhr.

Piko H0: Me 101 180,-; ME 102, 70,-; 1 x Packw. + 2 x Reisezugw. 4-achs. je 20,-; 2 x braun je 30,-; 1 x 4-achs. Staubsilo 69,-; alles 50er Jahre, Piko BR 66 + 106 + 120 je 55,-; VT 137 + BR 55 + 211 + E11 je 35,-; 244 25,-; BR 130 35,-; BR 56 69,-; BR 38 + Güterzug 80,-; Saxonia Leder 145,-; E 69 + BN 140 je 20,-; BR 24 + 75 je 40,-; Doppelstock 30,-; Y-Wagen + Reko je 10,-; viele Wagen, Schranken 10,-; Trafo. Tel. (0340) 2212094

Verkaufe von Roco BR 18201 in Rot mit Digitalloksound-CD-ROM für 330,- EUR, unbespielt. Tel. (03761) 81351

Anzeigenschluss
für das Heft 3/2003 ist am 22. Jan. 03

Restposten: Fleischmann, Trix Exp., Piko, Märklin. Liste geg. Freiumschlag: Karl Steinacker, Goldbachstr. 13, 61197 Florstadt, Tel. (06041) 8624

H0-DR Gützold: V 240001, BR 118201-3, V 180131 á 80,- EUR; Kato: VT 181605 180,- EUR; Liliput/ Bachmann: SVT 137 85,- EUR, VT 137 + VS 145 80,- EUR, VS 145 25,- EUR oder Tausch; Suche Roco: 43263 BR 44 DRG, 433164 BR 01 DRG, 43317 BR 01 DR, 43239 BR 012137. 43293 BR 501815; Fleischmann: 03 Stromlinienlok rot und grau. Bestellungen, Anfragen schriftlich an: Manfred Graf, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

Roco 63232 BR 23 DR Parteitagslok 195,-; 43350 BR 44ÜK Beutelok 120,-; 43366 BR 41 DB 130,-; 43288 BR 50 135,-; 43294 BR 50Kab dig. Lenz 165,-; 43289 VR 50 ÖBB 165,-; Gützold 45100 BR 52 DR 145,-; Flm 4103 BR 03 DB 155,-; 4130 BR 41 DB 160,-; Lil. Set 895 u. 896 DRG je 170,-; alles neu bzw. top; Tel. (0170) 2967999

Märklin: BR 44 SNCF 150 x 29, 2 x BR 89006, 1 x E6302, 3 X 995522-0, 1 Motorwagen, 7 x Donnerbüchsen-Blech, 3 x D-Zugwagen, 4 x Trafos + div. Weichen + Gleise. Abgabe nur komplett. Tel. (06063) 2331

Verkaufe Roco-Wagen 44686 grün, 44749 - 44748 - 44746 türkis/beige zu 1/2 Preis. Neuware probegelaufen. Alfred Lang, Sucystr. 2, 74321 Bietigheim, Tel. (07142) 65032

42 Lili. 1 x und 1 x in digital; Henschel-Wegm.-Zug, BR 77, 59, 10, Big Boy; Piko: E 44, 46, BR 50, 8 Gehäuse, Holzschwellengleis, Wagen Tel. (03473) 814610

Verkaufe neue und gebrauchte Loks und Wagen: Märklin, Roco, Brawa, alles H0, 3-Leiter. Detail. Liste geg. Freiumschlag. Günther Domin, Buchbergstr. 24, 63450 Hanau, Tel. (061 81) 33151 Fax (06181) 379410

Metrop 207 DRG E 7132 grau 800,- EUR; Kat.-Nr. 796 SBB Ae8/14 11801 1000,- EUR; 717 SBB C4/5 2702 600,- EUR; 713A SBB Ae3/6 II 10409 450,- EUR; 709 BCS Ce4/6 800,- EUR; 692 BCS Ce2/4 781 weinrot 1000,- EUR; Fulgurex 2022 SBB Ae8/14 11801 zwei Versionen á 900,- EUR; 2210 DR 18201 hellgrün 1350,- EUR; 2058/2 SBB Ae8/14 11852 700,- EUR. Die neuen Modelle werden pers. überbracht. Tel. (0041-1272) 5519

Angebot: Heris-3-er-Set kurze Doppelstockwg. DB grün, Ep. IV, Orig. Länge versch. Nr. f. 100,- Euro; Lima: V 80 004 neu f. 35,- Euro; Piko: Hobby-Ausf. Dispo-Lok neu 35,- Euro; Fleischm.-Profi-Gleis Hand-DKW f. 15,- Euro; Lima: Rheingoldwg. Domcarwg. u. Aussichtswg. blau/creme, zus. 30,- Euro. Tel. (06126) 4929

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Ich kaufe gerne Ihre Modellbahn von Märkl., Flm. Roco usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Bin Selbstabholer u. Barzahler. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Suche von Liliput (Wien) handgealterte Sondermodelle (Gleichstrom). Verk. div. Güterwagen von SM, Piko, Märklin und 1 : 100-Personenwagen von SM. Mike Dörwaldt, Tel. (02151) 775040

Piko-Kesselwagen Shell, Art.-Nr.: 54271 gesucht. Wilhelm Fritzen, Tel. (0451) 4988422 ab 19 Uhr

Suche ständig defekte/s Lokomotiven, Waggons und Zubehör 00/H0 von Märklin u. Trix Express von 1935 - 1955 als Ersatzteilspender. Tel. (0361) 7912727 und Fax G

Suche Trix ET 87, Rivarossi 98, Bemo H0m, Egger H0e, Fleischmann Kessel Dapolin, Lima Torpedopfanne Straßenbahn, Fleischmann-Gleis, Gebäude aller Art. Tel. (07444) 4883

Suche Piko 5/0732/20-VT33 + VS 145, auch defekt. Angebote Tel. (05262) 56986

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Märkl., Fl., Roco usw., auch größere Sammlungen. Sylvia Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 und Fax

Sie möchten Ihre H0-Modelleisenbahn verkaufen? Dann ist dies die richtige Tel.-Nr.: (02256) 695 oder (02256) 7408. Rufen Sie einfach an!

Suche Loks und Wagen der Mariazeller Bahn von Ex. Roco. Angebote an: Jens Hartl, Glashütte 11, 77886 Lauf

Märklin 3023 E18 blau und 3014 Schweizer Re 4/4 grün gesucht. Tel. (02331) 42064 nach 18 Uhr

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.; Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswaid:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal; Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Manfred Wolter, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Engel-Modellbahnen, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;
- **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbauner Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal; Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;

• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen;
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Max-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Ihre Anzeigenabteilung erreichen Sie:

schriftlich: MEB-Verlag GmbH, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee
telefonisch: 0 75 42/97 05-40 Hermine Maucher, 0 75 42/97 05-41 Viola Christ
per Fax: 0 75 42/97 05-45 **oder per E-Mail:** anzeigen@modelleisenbahner.de

Suche Märklin-H0-Lok BR 523329 ohne Tender, suche Mä.-H0-E-Lok-Gehäuse BR 120001-3 oder 120114-4, suche Fahrwerk für belg. Triebwg. Nr. 3426, suche Gehäuse Triebwg. SBB blau Nr. 3127 oder 33865, suche Motor für 3450 oder 3451 oder 3452 oder 3453, suche Fahrwerk für 3526 oder 33201, suche Fahrwerke für 3345, 3340, 3331, 3156, 3040, 3039. Anrufe unter: Tel. (02203) 12666

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (021 71) 737492 Funk: (0173) 2903578, Fax 01212-5-33571659

Suche Flugurex: Baureihe 18314, H0. Gute Bezahlung. Gerne erwarte ich Ihr Angebot unter Wolf-Dieter Wünsch, Schönbergstr. 49, 70599 Stuttgart, Tel. (0711) 471647

Modelleisenbahnen v. Liebhaber gesucht, alle Spurweiten, nur Vitrinen- und neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Suche defekte oder beschädigte Gehäuse von Märklin BR 216 sowie Fleischmann BR 211 oder komplette Lok max. 25,-. Tel. (06441) 921067

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (060 61) 921692 o. (0171) 1274757, Fax (06061) 921693 **G**

Suche Piko-Postwg. 4.al/15 in Ep. III Nr. 4743 von Deutsche Post Philatelie, zahle bis 50,- oder tausche gegen gleichen Wagen in Ep. II oder IV. Tel. (06441) 921067

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche Fleischmann BR 038.772-0 (SMDV-Sondermodell Best.-Nr.: 994 164). Bitte nur Modelle in einem guten Zustand und OK anbieten. Tel. (095 21) 4753

Berliner TT-Bahnen mit Zubehör zu verkaufen. Tel. (08322) 809858

www.tt-koch.de **G**

Tillig: BR 106 105,-; BR 215 + 218 DB je 95,-; V 180 Leuna 100,-; Roco: 232 DB Cargo 100,-; 3 x 4-achs Regs je 20,- alles neu! Berlin TT: BR 56 49,-; BR 254 + 86 + 250 je 45,-; BR 81 + 92 + V 36 je 24,-; BR 221 30,-; LVT + Beiw. + BR 211 + 242 je 35,-; BR 130 25,-; BR 118 + Nohab 35,-; Start-Lok 11,-; Doppelstock 13,-; Doppelkreuzweiche neu 6,-; Schranke 10,-; viele Wagen + Zubehör, alles i.O. Tel. (0340) 2212094

BTTB: BR 110 rot/gelb, je 19,-; LVT + Beiw. 20,-; PMT: LVT-Chassis 26,-; Tillig: T 334 25,-; WG. + Zub. günstig. Entspr. Liste: Christian Meyertöns, Casparistr. 31, 09126 Chemnitz

Suche von Krueger die Ätzplatine der E 32. Angebote an Bernd Lutz, Baumbachweg 2/1, 74399 Walheim. E-Mail: ModellbauLutz@web.de Fax (0180) 505259969904

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verk. DR-N-Sammlung (20 Tfz + 30 Wagen) neuw. + OK. Bitte Liste anfordern! Auch Tausch gegen DR-TT-Modelle (Wagen nur mit KK-Schacht) möglich. Bernd-Wolfgang Zweig, Tel. (06104) 65500 oder Fax 669590

Spur Z: Zugp., Startp., Wagen, Loks, neuw. Schienen, Zubehör, usw. Liste auf Anfrage. Tel. (0172) 6238349, Fax (07257) 903927, E-Mail: mp.weber@t-online.de; Michael Weber, Erfurterstr. 7, 76646 Bruchsal

Auflösung großer N-Spur-Sammlung. Über 20 Kleinserienmodelle, 40 Triebfahrzeuge, P.- u. G.-Wagen, Zubehör, Bausätze. Alle Preise deutlich reduziert. Umfangreiche Liste für 1,53 EUR in Briefmarken. Klaus Schewe, Celsiusstr.70, 53125 Bonn 1

Piko: BR 65 35,-; BR 55 62,-; BR 118 + BB 2200 + T 445 je 19,-; Doppelstock 20,-; 4-teil. 40,-; Y-Wagen 10,-; Fleischm. ICE 120,-; Roco: BR 221 40,-; Trix: BR 14 DRG 110,-; Piko Wagen von 3,- bis 5,-; Märklin Spur Z: 14 x elektr. Weichen a 10,-; 4 x elektr. Entk. a 6,-; 5 X Lichtsignal a 10,-; 3 x Relais a 8,-; 65 x Gleis a 0,50; 1 x Bogenbrücke, alles i.O.; Piko: Nohab braun + MAV je 60,-. Tel. (0340) 2212094

Verk. Loks der Marken: Minitrix, Fleischmann, Minitrix m. Ersatzteilen (teilweise nicht mehr im Katalog), sowie Personenwg. der Marken Fleischmann, Roco. Liste geg. Freiumschl. Ulrich Weigelt, Ahornstr. 1, 74259 Widdern, Tel. (06298) 95495 + Fax. Verk. nur Nachnahme

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Verkaufe von Rokal, Zeuke u. BTTB /Tillig Loks u. Wagen, Persw. + D-Zugwg. Werner Röstel, Oberbornstr. 11, 56154 Boppard, Tel. (06741) 2769

Verkaufe TT: Fahrzeuge, Zubehör. Liste geg. 1,12 Euro. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier Tel. (0171) 6911523

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal TT gesucht: Loks, Wagen, Schriftmaterial. E-Mail: manfred.albersman@t-online.de Manfred Albersmann, Hochstr. 28, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 405555 ab 18 Uhr

Suche in TT: Saxonia-Set 3, Art.-Nr. 01362 Bernd Baumeyer, Bahnhofsstr. 13, 98553 Hinternah Tel. (0170) 9039707

Zahnrad-E-Lok (rot) FLM7307 incl. 6 St. Zahnstangengleise FLM9119 VB 49,- Euro, sowie als Beigabe 4 div. Güterwagen - alles Spur N. Tel. (0172) 6523191

Arnold, Fleischmann, Minitrix, Piko, Roco, Straßenfahrzeuge und Zubehör. Stefan Klos, Schulstr. 18, 36320 Kirtorf Liste gegen Rückporto.

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Suche ganz dringend Städteexpresswagen DR (orange/beige) von „Arnold" einzeln und als Set. Michael Nickel, Gartenstraße 14, 31840 Hessisch-Oldendorf

Piko-N: Startpackungen, Zug und Gleissets sowie Bausätze und Fertighäuser der Firmen, Vero, Owo und Temos im OK gesucht. OK auch ohne Inhalt anbieten, Tel. (0371) 518029

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (092 88) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Suche Spur N, Arnold: Diesellok BR 218 in TEE-Farben Kat.Nr. 2052; Dampflik BR 01 Kat.Nr. 82521 nur guter Zustand. Tel. (03643) 518393 ab 17 Uhr

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903 578, Fax 01212-5-33571659

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Faller Spur 0, Hit-E.-Train, unbespielt, Lok 18,-; Wagen 7,-; Gleis 2,-; Trafo 15,-; Kranbrücke 15,-; E-Teile auf Anfrage. Tel. (05665) 922402 ab 21 Uhr

Märklin I neu: V100 400,-, Einzelw. Kölln Flocken 100,-, Maxi: Kippw. 20,-, Niederbordw. 20,-, Controlunit 6021 110,-, Trafo 6647 20,-. Tel. (0170) 612 6351 boernio.@freenet.de

Spur I: Köf u. verschiedene LKW Typ W 50; Spur IIm: Triebwagen T3 der NWE und Köf (auch für Spur II möglich), alle Modelle Eigenbauten Tel. (0162) 8245661

E-Lok, 1:10- Maßstab Metall-Modell, kein Eigenbau, erste Neubauserie in der Ex-DDR. Sehr dekorativ, Preis 3500,- Euro. Evtl. Inzahlungnahme von Spur I. Tel. (0172) 3812584

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578, Fax 01212-5-33571659

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426, Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile.

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche Spur 0 von Spring oder Gebauer oder anderen BR 01, 03, 41, 42, 52 und 38 Wannentender sowie Güterwagen, Personenwagen und Roco-Spur-0-Schienen, -Weichen; Tel. (0179) 1080722

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de.

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Pico-Gleisanlage in Form einer 8, mit Bogenbrücke, Rampen, 24 Stützpfeilern, ca. 115 x 250 cm, sowie eine Minol-Tankstellenanlage in H0 auf Platte 42 x 62 cm, in Originalverpackung, gegen Gebot Karl-Heinz Klein, Kurt-Nehrling-Str. 58, 99423 Weimar, Tel. (03643) 902609

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche 5 Stück Zahnstangen-Gleise der Firma Heinzl Reutlingen, Angebot an Tel. (06425) 2544

Suche Schienenprofil H0-Pilz (DDR-Produktion) ca. 80 m. T. Schmidt, Fax (0351) 4618172 o. E-Mail: Familie Schmidt99@aol.com

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Verkaufe Fleischmann Spur N: Standard-Kupplung 51 x 9541 und 82 x 9545 und 2 x 9542 für je 50 Cent. Jonathan Klehr, Unterm Eberg 32, 58802 Balve, Tel. (02375) 913820 ab 17 Uhr, klehr@epost.de

Marks + MZZ: Automodelle u. Bausätze, Liste gegen Rückumschlag, Hans Ottenstreuer, Bgm. Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Spur N-Schwellenband und -Gleis (Sebnitz). DDR-Produktion. Mario Haubner, Tel. (03695) 873084

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Pilz-Weichenmotorantrieb 29 St. - 8,- Euro, gesamt 200,- Euro. Liliputkataloge 77 - 78, 81 - 82, 84 - 85, 86 - 87, St. 20,- Euro. Liliput BR 12 fotograu 320,- Euro. Suche Roco-KK gegen Fl. u. Mä. KK. Tel. (05021) 66665



Die Flachstelle: *„Nein, ihr beiden, ich bring' den Wagen nicht zum Bahnhof. Der hat ne Flachstelle,darum: In die Werkstatt muss d*



ppeln hoppeln. Aber übermorgen muss er fertig sein, denn gedeckte Güterwagen sind gerade mächtig knapp im Direktionsbezirk."

Foto und Modellbau: J. Chocholaty

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

MEB-Hefte 9/78 bis 12/2001 kpl., in Summe 280 Hefte, zu verkaufen. VB 150,- Euro. Peter Mülle, Glauchaer Str. 75, 06110 Halle, Tel. (0345) 804 3007 oder peter.mueller@romonta.de

Biete: Miba 90-92 kpl., Modellmagazin 90-94 kpl., MEB 73-78 u. 90-92 kpl. sowie 60 Einzelhefte von 61; 73-89; Angebot unter Tel. (030) 9754791

Zum symbolischen Preis von 1,- Euro abzugeben. MEB 1956 - 60, 62 - 65, 67 - 80 gebunden. Einzelhefte 1952 - 55, 61 und 66 ungeb. Nur Selbstabholung. Tel. (030) 9711665

Verkaufe EM 76 - 86 kompl., M + F Journal 77 - 85 kompl. + 2/86 + 2/87 + 11/92, Röwa-Kataloge 69/70, 70/71, 72/73, 3 x 74/75, Röwa-Report 2 x 1 + 1 x 2 Euro 150,-, nur zusammen an Selbstabholer. Dieter Hofmann, Harrlacher Str. 15, 90453 Nürnberg

MEB-Einzelhefte 73 - 2000, Jahrg. 79 - 90 u. 97 - 99, EM Jahrg. 66 - 95, Miba Jahrg. 66 - 92. Tel. (0351) 2842245 ab 19 Uhr

Bücher Transpress-V.: Die Muldenthal-Eisenb., Die Selketalb., Arch. Reisezugw., Lok Baden Württemberg je 10,-; Archiv Lok Bayern, Ellok je 15,-; D-Lok in Glasers Annalen 1911-18, Reisen m. d. Dampfb., Strab-Archiv 1/2 je 20,-; Lok aus Esslingen 25,-; Modelleisenbahner ab Jahrg. 1970 je Jahrg. 5,-; F Boden, Wieckestr. 20, 01237 Dresden

Zu verkaufen: Ausl. KSB: DSB 1981 - 87 je 3,- Euro, GEH 1974 - 1985 je 3,- Euro, CSD 1973 - 1989 je 4,- Euro, VR 1974 - 1986 je 2,- Euro, SNCB 1971 - 1985 je 4,- Euro, NS 1976 - 84 je 2,- Euro, SJ 1974 - 86 je 4,- Euro, NSB 1973 - 86 je 4,- Euro, CFL 1982 - 86 je 2,- Euro, RENFE 1973 - 83 je 3,- Euro, FS 1974 - 87 je 4,- Euro, SBB 1970 - 72 je 12,- Euro, 1980 - 86 je 4,- Euro, ÖBB 1972 - 79 je 6,- Euro, 1980 - 86 je 3,- Euro, MAV 1986-89 je 3,- Euro, JZ 1972 - 86 je 4,- Euro, CFR 1977 - 88 je 5,- Euro, PKP 1974 - 89 je 16,- Euro, SZD 1988 30,- Euro, 1993 ohne GUS 18,- Euro. Fax (0561) 406899

MEB 97-98-99, je 12/kpl. 30,- EUR; D'lands Nebenbahnen (Kosmos 1997) 8,- EUR; Museumslokom. in D'land (Geramond 2001) 5,-EUR; gut erh., zzgl. Porto. Tel. (0351) 8493947

Abzugeben: Originale DRG, Tsch.-Fahrplan: RBD Mchn. + Augsb. ab 21. 1.1940 = 80,- Euro, RBD Nbg. ab 22.5.1937 = 110,- Euro, RBD Kassel ab 01.12.1939 = 130,- Euro, LNN Kursbuch für Mitteldtschl. ab Winter 1937/38 = 110,- Euro, Amtl. Tschfpl. Österreich ab 15.5.1939 = 130,- Euro, RBD Posen ab Som. 1941 = 100,- Euro, Amtl. Berliner Tschfpl. ab Som. 1939 = 160,- Euro, RBD Breslau /Schlesien ab 21.1.1940 gegen Gebot, RBD Erfurt ab 15.5.1939 = 160,- Euro, RBD Hannover ab 15.5.1939 = 130,- Euro. **Chiffre M-1/36866**

Verkaufe Bücher, MEB, Kataloge H0 - TT - N. Liste geg. 0,56 Euro. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier Tel. (0171) 6911523

Sammlungsauflösung: DV, DB-Beschreibungen, Pläne, Kursbücher, EK, EM, MEB + andere, Sonderhefte, Bücher, Literatur, Kataloge, Kalender, Zuglaufschilder, Teller, Verschiedenes. Mehrseitige Liste anfordern von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Ausbildungsunterlagen für Lokführer. Dampf-, Diesel- und E-Lok von 1960 der DB. Tel. (06659) 4265 od. Mail: Thomas.Dederer@BKU.DB.De

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Eisenbahn-Literatur (Bücher, Videos, Zeitschriften etc.) Modelleisenbahnen kauft Werner Niemann, Stieglitzstr. 35, 30855 Langenhagen **G**

Die Feldbahn 3 „Ehemalige DDR", Verlag Zeunert, Angebote bitte an: Heiko Ahlers, Rennplatzstr. 201, 26125 Oldenburg, Tel. (0441) 37075 E-Mail: heikoahlers@t-online.de

Suche MEB Jahrgang 1975, ESS: Schmalspurlok Nickl + Frank S, Krentzien u.A.: Eisenbahnreviere - Rügen, Högemann: Schmalspurbahnen an der Ostsee, Bäumner: Eisenbahnen in Pommern, Jörg Dorschner, Tel. (05682) 731943 Fax (05682) 731944

VERKAUF
Fotos + Dias

Verk. Eisenbahn-Dia-Sammlung: ca. 7000 Dias, versch. Traktionen + Sonstige, in versch. Farben gerahmt, beschriftet, in Kästen sortiert, nur komplett, VB 4000,- EUR; Wolfgang Ewich, Tel. (0911) 682296 ab 18 Uhr

Biete Postkarten 50 St. versch. Traktionen 10,- EUR; 50 St. PK Dampf, Diesel oder Ellok sort. 12,- EUR, zuzüglich Portokosten laut Auslage. Jürgen Schmahl, Postf. 1366, 52014 Aachen, Tel. (02408) 2328

Dia-Sammlung (6000 Stück) zu verkaufen. Schweiz mit Privatbahnen auch ÖBB, DB, SNCF, USA. Preis VS; Otto-Nicolas Staubli, Hans-Dieter-Str. 24, 88709 Meersburg, Tel. (07532) 7190

Verk. Postk. folg. Verlage: Bahnladen + BEM + Beelfoto + EK + Bild + H-S + W-Holzb. + Jacobi + Schaefer + Minirex + Radke + Böttger + Perthel + Adoculos + Reiju. Bitte gew. Verlag angeben, 2,80 EUR beifügen. Jürgen Schmahl, Postfach 1366, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

ANKAUF
Fotos + Dias

Hochwasserverlust! Habe meine Diasammlung verloren. Suche deshalb Eisenbahn- u. Straßenbahnmotive DDR 1975-1985 (Original/Kopie); Frank Kirmse, Wöhlerstr. 9, 01139 Dresden

Suche Fotos oder Dias von SBB/SOB Re 4/4 IV bzw. Baureihe 446 sowie DR E 94001 bzw. ÖBB 1020 018-6. Rolf Löser, Ravensburgstr. 3 B, 17034 Neubrandenburg

Suche Bilder von MaK-Lokomotiven ab Baujahr 1960 bei Werks- und Privatbahnen; Stephan Kuchinke, Ebermannstadter Str. 32, 96050 Bamberg

Schmalfilme auf Super-8 und Normal-8 über Dampfloks, Dieselloks gesucht. Ferner suche ich Filme aus Hamburg, Berlin und der DDR. Tel. (040) 218204

URLAUB

Erzgebirge Satzung-Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV u. Frühstück ab 17,50 EUR/P. Speisen von 3,60 bis 6,- EUR, Pressnitztal Museumsbahn 10 km, Prospekt unter Tel. (037364) 8273 www.Hirtstein.de/Erbgericht **G**

Norden-Norddeich, F-Haus, 57 qm, 3 Zi., Bad, Terr., Euro 30 - 40 / Tag, Museumsbahn: Norden-Dornum, guter Ausgangspunkt für Inselbahn: Borkum, Langeoog, Wangerooge. Tel. (04931) 13399 **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Urlaub im Schmalspurland Sachsen. Im Ort Preßnitztalbahn (Museumsbahn), Hochburg der Gattung IV K, ca 15 km entfernt die Fichtelbergbahn (tägl. Plandampf). Komf. EZ u. DZ, 3 Übern. m. Frühst. u. HP 75,- EUR/P. Hotel „Heilbrunnen", 09477 Jöhstatt, Tel. (037343) 21660 www.Hotel-Heilbrunnen.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

DIES + DAS

ER-Video-Express (Hagen von Ortloff) Ausgabe Nr. 39 gesucht. Preis auf VB. Tel. (0202) 424885 und Fax

Suche Bildmaterial, Bücher, Postkarten oder Ähnliches über die Bahn Chemnitz - Leipzig und abzweigende Bahnen zu kaufen oder leihweise. Rückgabe zugesichert. **Chiffre M-1/36294**

Straßenbahnvideos! 50 versch. Titel aus eigener Produktion. Liste gegen 0,56 EUR Rückporto. Uwe Mendryk, Querstr. 26, 44139 Dortmund **G**

Suche Dienstvorschrift 407, Anhang III, der Deutschen Reichsbahn, der RBD Greifswald und Schwerin. Des Weiteren suche ich Gleispläne aus Deutschland und Polen ab 1900. Dirk Pfannschmidt, Johannastr. 28, 13581 Berlin, Tel. (030) 3325287

Verkaufe Rio-Grande-Video Stars der Schiene, Baureihe V200 für 12,- Euro. Jonathan Klehr, Unterm Eberg 32, 58802 Balve, Tel. (02375) 913820 ab 17 Uhr, E-Mail: JonathanKlehr@Epast.de

Verkaufe DB-KSB: W. 1968/69 + W. 1969/70 je 30,- Euro, 1971 - 88 je 15,- Euro, 1989 - 92 je 7,- Euro. DR-KSB: Für Binnenverkehr S. 1973 + W. 1973/74 je 10,- Euro, 1980 - 89 je 6,- Euro. DR-KSB Intern. + Binnenverk. S. 74 + S. 75 je 12,- Euro, S. 81, W. 81/82, S. 82 je 7,- Euro. **Chiffre M-1/36868Verkaufe**

Spur TT: Mit Fleischmann-N-Kupplung! Gibt es das nochmal rund um Berlin? Erfahrungsaustausch / Mitspielgelegenheit gesucht. Tel. (030) 7969810

Originale Lokschilder: 50 1063 NALR = 130,- Euro, 52 2452 NALS = 125,- Euro, 55 5135 GALG /WM = 200,- Euro, 86259 NALR = 200,- Euro, 86 559 NALR/WMG = 250,- Euro, 94560 NALR = 200,- Euro, V 60 1149 NALR = 85,- Euro, E 40 409 GALG = 120,- Euro, 243 1260 NALR = 65,- Euro. Kleine BD, BW, Rbd., BW Schilder. Liste anfordern. **Chiffre M-1/36865**

Biete Lokschild 242056. Suche Lokschild 242003-011 o. 135 o. 161 o. 172 o. 238 o. 267 o. 272 o. 274; Tel. (0160) 5502531

Allzweck-Kleinmaschine, ideal für Modellbahner, Drechseln, Drehen, alle Arten Bohren, Drucken, Fräsen, Teilen, Stoßen, Polieren, sehr guter Zustand, 600,- EUR; Tel. (030) 6767710 AB

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e. V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

24 Stck. Eisenb.-Videokass., orig. Desti-Qual., VHS, z.T. Hifi-Stereo, Stck. 5,- Euro zu verk. (= 120,- Euro) Titelabfrage unt. Günter Theil, Zum Anger 12, 37547 Kreiensen, Tel. (055 63) 910656

Suche Prospekte u. Unterlagen von Lokomotivherstellern. Biete Kursbücher DB/DR/DBP. Liste gegen Rückporto. Guido Lochau, Rehmannstr. 10, 52066 Aachen

Wer hat Interesse an einem Modelleisenbahner-Stammtisch zwecks Erfahrungsaustausch und gemütlichem Zusammentreffen 1-2 mal pro Monat; Andy Bernhardt, Schillerstr. 11, 71732 Tamm

Gleispläne (Kopie nach Original). Über die Hälfte aller deutschen Bahnhöfe. Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4,- Euro in Brfm. Gernot Lüdemann, Dorfstr. 4, 21385 Wetzen **G**

Märklin-Hauptkataloge von 1980 - 1995, je 12,- Euro; Märklin-Museumswagen 1986 - 1999 gesamt oder einzeln gegen Gebot zu verkaufen. Arnold-Goldserie Lok BR78 70,- Euro; BR41 75,- Euro; BR Ce6/8 Krokodil 75,- Euro. „100 Jahre Deutsche Ei-senbahnen" 60,- Euro; Set „Mit Voll-dampf ins 3. Jahrtausend" von Mär-klin/Preiser M: H0. Tel. (0731) 610445

Stirnlampen für Schwerkleinwagen-Anhänger sucht Bürgerinitiative Württ. Schwarzwaldbahn Calw-Weil der Stadt, Tel. (07033) 809191 u. Fax; www.schwarzwaldbahn-calw.de

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minitrix, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Woll. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Unkosten gegen 2,60 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Verkaufe Lokschilder der BR 50, 52, 86, V15, V60, V100, V180, 101, 102, 105, 106, 112, 118, 132, 250, 243, 155, 242, EKO-41; Schriftzug: Deutsche Reichsbahn; Berliner S-Bahn-Holzbänke, DR-Dienstvorschriften, Waggonschilder, Emaille-Alu-BW-ED-BD-Rbd- und Gattungssch. Liste anfordern. Nur gegen frankierten Rückumschlag. R. Guther, An den Eichen 7 b, 14513 Teltow

Eisenbahn-Sonderstempel-Belege Eisenbahnbriefmarken verkauft/kauft Werner Niemann, Stieglitzstr. 35, 30855 Langenhagen

Suche Miba-CD's Chronik der Modelleisenbahn u.a. Werner Niemann, Stieglitzstr. 35, 30855 Langenhagen

Suche funktionst. Strecken- bzw. Signalfernsprecher. Bj. vor 1955 der DR. Angebot an: Volkmar Hoth, Erich-Mühsam-Str. 12, 17389 Anklam, Tel. (0172) 3865042 oder (03971) 210453

Lokschild 243 266 und Spur H0 von Roco, die E 18 (neu) abzugeben. Suche Fotos der 120 256 und der 132 475. Holger Buch, Tel. (05321) 26329

Börsen + Auktionen

Blechspielzeug-, Modellbahn-, Automarkt, jeweils sonntags 10.00 - 15.00 Uhr am 15.12.2002 in 95482 Gefrees, Stadthalle,am 22.12.2002 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 12.01.2003 in 95482 Gefrees, Stadthalle, am 19.01.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 26.01.2003 in 96101 Hallstadt, Betteleseehalle, am 02.02. 2003 in 95632 Wunsiedel, Fichtelgebirgshalle, am 16.02.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 23.02.2003 in 95482 Gefrees, Stadthalle, am 09.03.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, Info: Tel. (07331) 938 640 www.algado.de **G**

Modellbahnbörse am 12. Januar 2003, 2. Februar 2003, 9. März 2003, 6. April 2003 im Gasthaus „Zum Lindenhof" Neuendorfer Str. 70, 144 80 Potsdam - Drewitz 9.00 bis 13.00 Uhr; Info; Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax (030) 54801845 **G**

12. Januar 2003 - 10 Jahre Modellbahn- und Spielzeugbörse der Modellbahnfreunde Bexbach. Geöffnet von 10 - 16 Uhr, Höcherberg-Hallen Bexbach. **G**

Modelleisenbahnmarkt am So. 22. Dez. 2002 in 28239 Bremen-Oslebshausen, Bürgerhaus, Am Nonnenberg 40, 11 - 16 Uhr. EBF Blumenthal, c/o W. Wißgott, Tel. (0421) 6580746 ab 18 Uhr **G**

Modellbahn- und Autobörse am 05. 01.03 des MEC Wemmetsweiler e.V. im Gasthaus Kleer - Altenhofen in Merchweiler - OT. Wem. von 10 - 16 Uhr. Info: Tel. (06825) 495562 **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de wünscht allen ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr. Neu: 10179 - Berlin BCC, Am Köllnischen Park 6-7, am 28.12.2002 von 10 bis 15 Uhr. 01069 - Dresden Robotron, Zinzendorfstr. 05, am 26.01. 2003 von 10 bis 14 Uhr. Info: Henning Herzog, PF 520555, 12595 Berlin, Tel. (030) 56400536 **G**

Jetzt in der Vogtlandstadt Plauen Modellbahn- u. Autobörse in der Festhalle Plauen, am 22.12.02 von 9 bis 15 Uhr. Tischbestellung: Pohl, 08523 Plauen, Eug.-Fritsch-Str. 24, Tel. (01 62) 1587951, Fax (03741) 224378. **G**

7. Neuwürschnitzer Modellbahn-, Auto- und Biertruckbörse am 26.01. 03 von 10.00 bis 15.00 Uhr in 09376 Neuwürschnitz, Schulstraße 16, Tischbest. Tel. (037296) 87564 **G**

Modellbahn- und Autobörse im Höhlenheim Syrau b. Plauen, 12.01.03, 9.30 - 15.00 Uhr. Tischbestellung Pohl, Eug.-Fritsch-Str. 24, 08523 Plauen, Tel. (0162) 1587951, Fax (03741) 224378 **G**

Modellbahnbörse mit Tauschmarkt am 14./15.12.02, je 10.00 - 18.00 Uhr, im Carrera-Center neben der Modellbahn in Wiehe. Tel. (034672) 83630 **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 16.02.2003 von 9 - 13 Uhr, in der Stadthalle am Steintor in 16321 Bernau, Berliner Straße. Weitere Termine: 13.04. / 21.09. / 23.11.2003. Tel. (030) 9446355 **G**

28.12. 69412 Eberbach a.N., Stadthalle, 10 - 16 Uhr, 4.1. 74078 Heilbronn-Frankenbach, Gemeindehalle, 10 - 16 Uhr, Modelleisenbahnmärkte. Info: Ehlert, Pf. 21, 74867 Neunkirchen, Tel. (06262) 918102 und Fax **G**

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2003 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
2/03	Mi. 15.01.03	Mi. 11.12.02
3/03	Mi. 19.02.03	Mi. 22.01.03
4/03	Mi. 19.03.03	Mi. 19.02.03
5/03	Mi. 16.04.03	Mi. 19.03.03
6/03	Mi. 14.05.03	Mi. 16.04.03
7/03	Mi. 18.06.03	Mi. 21.05.03
8/03	Mi. 16.07.03	Mi. 18.06.03
9/03	Mi. 20.08.03	Mi. 23.07.03
10/03	Mi. 17.09.03	Mi. 20.08.03
11/03	Mi. 15.10.03	Mi. 17.09.03
12/03	Mi. 12.11.03	Mi. 15.10.03

Anzeigen

Telefon 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24 / 97 05-41 Viola Christ
Fax 0 75 24 / 97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

redaktion@modelleisenbahner.de

Modellbahnausstellung am 15./16. 2. und 22./23.2.2003 10.00 - 17.00 Uhr in 07919 Mühltroff/Vogtl. im Schloss an der B 282. **G**

Termine Tel: 02553 - 98773
Breidenbach-Veranstaltungen
48607 Ochtrup

Spielzeug online Auktionen unter: www.breidenbach-auktionen.de

Modellbahnen, Modellautos, Sammlerspielzeug

15. Dez. 44867 Wattenscheid – Halle der Gänsereiter
15. Dez. 49074 Osnabrück – Halle Gartlage
22. Dez. 29683 Fallingbostel – Heidmarkhalle
22. Dez. 26123 Oldenburg – Weser-Ems-Halle
22. Dez. 45659 Recklinghausen – Vestlandhalle
26. Dez. 48429 Rheine – Stadthalle
28./29. Dez. 45721 Haltern – Seestadthalle mit Modellbahnanlagen
29. Dez. 24537 Neumünster – Stadthalle

EMSLANDMODELLBAU 04./05. Jan. Lingen, Emslandhallen tägl. 10 - 18 Uhr

05. Jan. 40837 Ratingen – Stadthalle
05. Jan. 58642 Iserlohn-Letmathe – Städtischer Saalbau

MODELLBAHN HESSEN 11./12. Jan. Gießen, Hessenhallen tägl. 10 - 18 Uhr

12. Jan. 49074 Osnabrück – Halle Gartlage
19. Jan. 27576 Bremerhaven – Stadthalle
19. Jan. 47495 Rheinberg – Messe Niederrhein
19. Jan. 59063 Hamm – Zentralhallen
25. Jan. 21244 Buchholz i. d. N. – Schützenhalle
25./26. Jan. 58170 Menden – Schützenhalle in Lendringsen mit Modellbahnanlagen
26. Jan. 22846 Norderstedt – Festsaal a. Falkenberg

Alle Veranstaltungen: 11-17 Uhr
Achtung!!!! 25. Jan. Buchholz, 26. Jan. Norderstedt: 11-16 Uhr

Jomo's MODELLEISENBAHN & SPIELZEUGMÄRKTE

Dortmund	Donnerstag, **26. Dezember**, 2. Weihnachtsfeiertag, Fredenbaumhallen (B54)	11 - 17 Uhr
Wuppertal	Sonntag, **29. Dezember**, Uni-Halle	11 - 17 Uhr
Oberhausen	Sonntag, **5. Januar**, Revierpark, Vonderort	11 - 16 Uhr
Hagen	Sonntag, **12. Januar**, Stadthalle	11 - 16 Uhr
Marl	Sonntag, **19. Januar**, Vesthalle, Chemiepark	11 - 16 Uhr
Schwerte	Sonntag, **26. Januar**, Freischütz	11 - 16 Uhr
Dortmund-Wischlingen	Sonntag, **2. Februar**, Revierpark	11 - 16 Uhr
Wuppertal	Sonntag, **2. Februar**, Uni-Halle	11 - 16 Uhr
Dortmund	Sonntag, **9. Februar**, Fredenbaumhallen (B54)	11 - 16 Uhr

Info: JOMO'S 0231/4960981

20. Modelleisenbahn- u. Autobörse am 26.01.03 in 66386 St. Ingbert, Rohrbach von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Veranstalter: MEC St. Ingbert e.V., Info: Tel. (06894) 383569 ab 17 Uhr **G**

Leipziger-Spielzeugbörse am 21. und 22.12.2002 von 8 - 16 Uhr in Leipzig - Markkleeberg, agra-Messepark, Halle 4.1. - direkt auf dem Gelände des großen Trödelmarktes. Info: mls Steffen Trundt Tel. (0172) 7970754 **G**

Modelleisenbahn- und Auto Märkte

5. Januar 2003
35390 Gießen, Kongresshalle, Berliner Platz 2

12. Januar 2003
34036 Kassel, Uni-Mensa, Mörlitzstr. 1 (Nähe Holländischer Platz)

Informationen: H. Limbach, Tel. 0 55 45 - 16 74, Fax 0 55 45 - 99 97 50

Blumengroßmarkt
Berliner Spielzeugbörse
Friedrichstr. 18, U-Bahn-Koch-Str., Zentrale Lage, 500 Parkplätze
So. 19.01.03, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– Euro Kinder 2,– Euro
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling
Telefon (030) 7 84 23 46, 17–19 Uhr

BITTE KEINE BRIEFMARKEN!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung
Telefon (0 75 24) 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon (0 75 24) 97 05-41 Viola Christ
Fax (0 75 24) 97 05-45

15.12.02 Börse in 04442 Zwenkau „Waldesgrün", Talgasse 11 (Anf. ü. Sportplatz) von 9 - 13 Uhr. Tel. (0341) 4798428 od. (0172) 3412573 **G**

Leipziger Modellbahnbörse: Samstag, 18. Januar 2003, 10 - 14 Uhr, Volkshaus, Karl-Liebknecht-Str. 30. Veranstalter: Hans Schimpf, Sandmännchenweg 42, 04277 Leipzig, Tel. (0341) 8620225. Nächste Termine: 08. März und 12. April 2003. **G**

Puppen-, Spielzeug- u. Modelleisenbahnmarkt in 86825 Bad Wörishofen, Sonntag, 06. Januar 2003, Autohaus Schragl, Karl-Benz-Straße, 10.00-16.00 Uhr, Info + Anmeldung: Tel. (08261) 6142 und Fax **G**

MODELLWELT & HOBBY 2003
Sa. 25. / So. 26. Jan. von 10 - 18 Uhr
BAD SALZUFLEN MESSEZENTRUM
HALLE 20/21
bis zu 20.000!! qm Ausstellfläche - ca. 40 internationale Schau - und Vorführanlagen - Live Steam - Rennbahnen - Slot Car Racing - RC Trucks - Schiffs - und Flugzeugmodellbau - Plastik - und Kirmesmodellbau - Air Brush u.v.m.
Riesiger Modell - und Sammlermarkt mit über 1500 Meter Tischlänge sowie integrierter Puppen und Bärenbörse
Tel. 05201/849718 Fax 05201/849720
Das Messezentrum verfügt über 5000 Parkplätze im Nahbereich. Zu erreichen über die B 239 ca. 2,5 km entfernt der Autobahn A 2 Abf.Herford/ BAD SALZUFLEN

Modelleisenbahn-Auto-Tauschbörse 2002

Bad Hersfeld So.15.12.2002 Jahnhalle, August-Gottlieb-Str.
Eisenach Sa. 26.10. u. am 28.12.2002 Bürgerhaus, Ernst-Thälmann-Str.
Fulda/Petersberg So. 22.12.2002 Propsteihaus, Propsteistr.

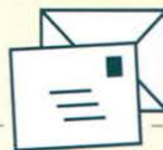
Eschwege am Sa. 07.12. u. am So. 08.12.2002, Modellbahn & Auto Schau in der Stadthalle, Wiesenstr. jeweils von 10.00 - 16.00 Uhr, Infos: Tel./Fax: 0 56 56/92 36 66

Ankauf • Verkauf • Tausch

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE über 20 Jahre bekannt, beliebt, gut

14./15. Dez.	**Lobbericher Adventmarkt, NETTETAL-LOBBERICH,** Seerosensaal, Steegerstraße.	11-16 h
14.12. Samstag	**WUPPERTAL-ELBERFELD,** Stadthalle, Johannisberg.	11-16 h
15.12.	**AACHEN,** Eurogress, Monheimsallee 48.	11-16 h
21.12. Samstag	**SIEGEN,** Siegerlandhalle, Koblenzer Str. 151.	11-16 h
22.12.	**MÖNCHENGLADBACH,** Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr.	11-16 h
26.12.	**HILDEN,** (2ter Weihnachtstag) Stadthalle, Fritz-Gressard-Platz.	11-16 h
28.12. Samstag	**WESEL,** Niederrheinhalle, An de Tent 1.	11-16 h
29.12.	**BONN BAD-GODESBERG,** Stadthalle, Koblenzer Str. 80.	11-16 h
01.01.	**Neujahrstreffen 2003, KÖLN-MÜLHEIM,** Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz	13-18 h
05.01.	**LEVERKUSEN,** Forum, Am Büchelter Hof.	11-16 h
11.01. Samstag	**-NEU- DORTMUND,** Werkssaal der Stadtwerke. Von-den-Berken-Str./Deggingstr..	11-16 h
12.01.	**EUSKIRCHEN,** Bürgerhaus, Hochstr. 39-41.	11-16 h
18./19. Jan.	**ADLER, Modellspielzeugtage, ESSEN,** Messe, Congress-Center Süd, Norbertstraße	11-16 h

Internet: www.adler-maerkte.de
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstr. 16 40721 Hilden



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Kein Nachbaukessel

Betrifft: Test „Erhöhter Heizwert", Heft 12/2002

Als Stammleser erlaube ich mir eine sehr wichtige Richtigstellung Ihrer Kritik an Rocos Öl-44 der DR. Wie Sie schreiben, kam am Modell ein Nachbaukessel zum Einsatz. Das stimmt nur bedingt (fürs Vorbild)! Beim Ölumbau am 31. August 1966 erhielt die Lok den Neubau-Nachbaukessel Nr. 373 aus dem RAW Halberstadt. Diesen Kessel behielt sie sechs Jahre lang. Nach einer HU kam 440858-9, ex 441858 am 28. Juli 1972 mit einem Originalkessel wieder aus dem RAW Meiningen. In dieser Ausführung und mit den richtigen Anschriften versehen stattete Roco das Modell aus, sonst hätte man noch einen Nachbaukessel entwickeln müssen, was wesentlich teurer geworden wäre. Ansonsten ist Ihre Kritik in Ordnung. Hinzufügen möchte ich den zu großen Zwischenraum von Stehkessel und Rahmen sowie den schiefen Steuerungsträger. Der neue Lok-Tenderantrieb bewirkt auch das Drehen der Achsen, welche manchmal bei Kurvenfahrten stehen blieben.

Dieter Wünschmann, 04275 Leipzig



Foto: D. Wünschmann

Zum Vergleich: 44 635 (vorn) mit Originalkessel und 44 634 mit Nachbaukessel.

Einstein junior

Betrifft: „Früh gebucht ist halb verloren", Heft 12/2002

Immer wieder gibt es Zeitgenossen, die das neue Bahnsystem nicht begreifen. Die DB AG und besonders schlaue Werbemanager haben es uns jetzt gezeigt: „Früher hätte nicht mal Einstein unsere Preise kapiert. Bald versteht sie jedes Kind." Trotz der Pisa-Studie sollen Kinder schlauer als langjährige Fahrgäste der DB AG sein. Oder wurde das Plakat in der Druckerei verwechselt? Wenn man am Servicepoint nach dem neuen Preissystem fragt, glaubt man eher dieser Version: „Früher hätte nicht einmal Einstein unsere Preise kapiert. Jetzt kapieren wir sie auch nicht mehr." **Hermann Clima, 57540 Kirchen**

Seitentausch

Betrifft: Test „Erhöhter Heizwert", Heft 12/2002

Glückwunsch an die Firma Roco für das gelungene Modell der 44-Öl. Ach, was waren das für Zeiten, als man die schweren 44 noch beobachten konnte: Urlaub in Thüringen ohne Saalfelder 44 kaum denkbar. Aber was ist denn da passiert?! Haben sich die Lokschlosser des Bw Sangerhausen an der 440858 einen schlechten Scherz erlaubt? Wie auf der Seite 86/87 unschwer zu erkennen ist, wurde das linke Kobenschutzrohr mit den Ölgefäßen nach unten eingebaut. Ich hoffe, der Lokführer hat es noch rechtzeitig bemerkt und ist aus dem Lokschuppen erst gar nicht auf die Drehscheibe gefahren.

Armin Donath, 01239 Dresden

Anmerkung der Redaktion:
Die Lokschlosser sind absolut unschuldig. Es war der Fotograf von der Filmbildstelle, der wegen des besseren Eindrucks die Schutzrohre flugs montiert hat, zwar mit dem Lagerdeckel nach außen, aber freilich seitenverkehrt. Der Lokführer hat's noch gemerkt.

Geschönter Rekord

Betrifft: „Die Grande Dame der SNCF", Heft 11/2002

Den Beitrag über die SNCF-Reihe CC 7100 finde ich sehr interessant, eine spannende Lektüre. Im Buch „Die Hochgeschwindigkeits-Story" von Murray Hughes steht auf Seite 11, dass die CC 7107 am 28. März 1955 nur 326 km/h statt 331 km/h fuhr, und beruft sich auf „Histoire de la Traction Electrique", Band 2, von Yves Machefert-Tassin, Fernand Nouvion und Jean Woimant. Wem soll man glauben?

Andreas Mezö, E-Mail

Anmerkung der Redaktion:
Unser Autor hatte sich an den offiziellen Publikationen der SNCF aus dem Jahr 1955 orientiert. Tatsächlich weisen die beiden genannten Veröffentlichungen nach, dass die SNCF bis zum Jahre 1986 eine Verschleierungstaktik betrieben hat: Der tatsächliche Messwert der CC 7107 von nur 326 km/h war nachträglich etwas geschönt worden, um aus Prestigegründen die Produkte beider Hersteller mit rund 331 km/h als gleichwertig erscheinen zu lassen. Ein Trostpflaster bleibt zugunsten der CC 7107: Dank der hervorragenden Laufeigenschaften ihrer Drehgestelle mit den elastischen Radsatzführungen wurde das Gleis überhaupt nicht beschädigt, so dass die BB 9004 am nächsten Tag ihren Rekord fahren konnte. Diese hinterließ allerdings ein in Schlangenlinien verworfenes Gleis!

Bahn unflexibel

Betrifft: Flop „Impertinent", Heft 12/2002

Sicher stimme ich mit Ihnen überein, dass mehr Fracht auf die Schiene verlegt werden sollte. Auch ist es positiv und löblich, dass es Rollende Landstraßen gibt. Leider kann nicht verschwiegen werden, dass sich noch keine der Rollenden Landstraßen gerechnet hat. Warum? Die Bahn ist unpünktlich, unsauber, unflexibel, technisch völlig veraltet. Ein Grund, genau diese Werbung auf einem Lkw anzubringen. Es ist die Wahrheit.

Christoph Wagner, E-Mail

KT4D aus Prag

Betrifft: „Aus für Gelb nach 90 Jahren", Heft 12/2002

Vielen Dank für Ihren Abschiedsbericht zur Straßenbahn Brandenburg – Kirchmöser West. Ein Detail möchte ich ergänzen: Das auf dem Foto, Seite 46 oben, im Vordergrund erkennbare Gleis besaß keine Oberleitung und führte auf eine Kopframpe. Hier wurden die mit der Eisenbahn aus Prag angelieferten KT4D abgeladen und in den Betriebshof überführt. **Christof Henseler, 13057 Berlin**

Stadt statt Stein

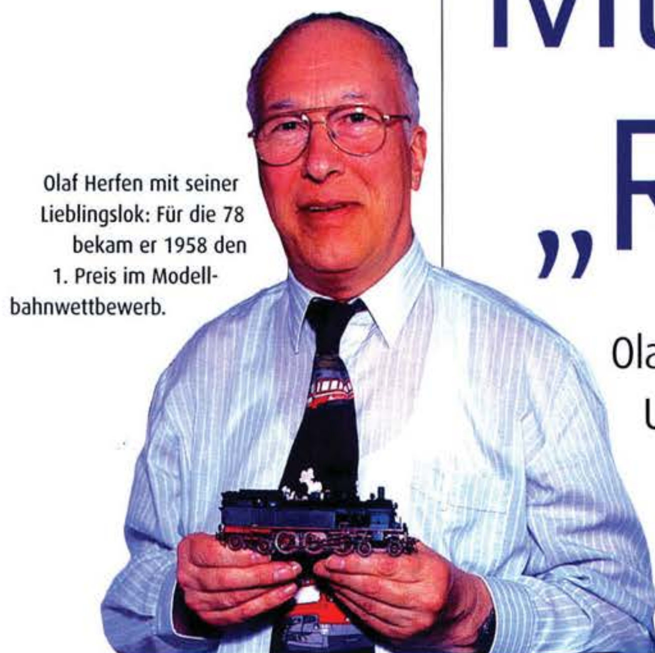
Betrifft: „Die Lust am Reisen. Transalpin", Heft 11/2002

Als eifriger Leser muss ich Ihnen mitteilen, dass auf Seite 23 der EC 121 J. Keppler sich in Karlstadt und nicht in Karlstein befindet.

Günter Köhler, 97753 Karlstadt

Musterbauer „Rübezahl“

Olaf Herfen prägte mit Handmustern und Urmodellen den Modellbau in der DDR entscheidend mit. Die Industrie griff zahlreiche seiner Entwicklungen auf und brachte sie zur Serienreife.



Olaf Herfen mit seiner Lieblingslok: Für die 78 bekam er 1958 den 1. Preis im Modellbahnwettbewerb.

Eine der schönsten Wohngegenden Dresdens: Der Weiße Hirsch. Kaum sind wir an dem wunderschön restaurierten dreigeschossigen Haus aus der Gründerzeit angekommen, biegt ein kleiner, grauhaariger Herr in hellem Übergangsmantel und mit einer Plastiktüte in der Hand um die Ecke. „Entschuldigung, dass ich euch hab' warten lassen, aber ich bin nicht eher weggekommen“, ruft er schon von weitem. Wo er war? „Im Seniorenclub. Da habe ich einen Vortrag gehalten über das Hobby Modelleisenbahn. Und hier sind einige Modelle drin“, fügt er hinzu und hebt die Tüte hoch.

Waren viele Interessenten da, wollen wir wissen. „Ja. Um die dreißig Damen.“ Wie, bitte? „Na, ja. Das ist ein reiner Damenklub. Zwischen 55 und 85 Jahren. Aber ungeheuer vielseitig interessiert, kann ich euch sagen. Ich musste mich geradezu losreißen. Aber kommt jetzt erst einmal mit hoch.“

Und dann sitzen wir in dem gemütlichen Wohnzimmer bei Dresdener Eierschnecke und „eem Schälchen Heeßen“, wie die Sachsen zum Kaffee sagen. Ein Zeitgenosse hatte Olaf Herfen einmal vor Jahren zu charakterisieren versucht: Klein von Gestalt, aber voller Ideen, zuverlässig, geschickt und außerordentlich kontaktfreudig. Wie das stimmt! Und als Sekretär der Technischen Kommission des MOROP sowie als stellvertretender Vorsitzender des Bundes Deutscher Eisenbahnfreunde muss er das auch sein.

Der Weg zur Modellbahn verlief bei ihm wie bei vielen anderen: Als kleiner Junge stand er mit großen Augen vor den schnaufenden Lokomotiven im Bahnhof. „Vorüberfahrende Züge lösten bei mir so ein Gefühl von Sehnsucht und Freude aus, fast tat es in der Brust schon ein bisschen weh“, erinnert er sich. Doch die Mutter war arm und so lag die erste Märklin-T800 erst mit 14 Jahren in Olaf Herfens Hand.

Das Maschinenbaustudium an der Hochschule für Verkehrswesen brachte ihn dann seinem Traum ein ganzes Stück näher: „Bestandteil dieses Studiums war auch die praktische Ausbildung zum Heizer und Lokomotivführer auf Dampflokomotiven und Dieseltriebwagen. Das war Eisenbahnstudium zum Anfassen!“ Nach dem Studium arbeitete er in der Turbinenfabrik Dresden, die auch die Strömungsgetriebe für die V180 der DR baute.

Herfen erinnert sich: „Zu diesem Zeitpunkt verfügte ich bereits über einen guten Erfahrungsschatz im Modellbau. Denn seit der Anschaffung meiner ersten Lokomotive habe ich mich unentwegt mit meiner Lieblingstätigkeit beschäftigt, dem Modellbau. Das bedeutete zunächst den Bau von Wagen aus Pappe für meine erste Lok, doch schon sehr früh begann ich, alte, abgewrackte Spielzeugloks aufzumöbeln und dann war auch der Selbstbau von Triebfahrzeugen nicht mehr weit. Selbstverständlich war ich Mitglied der renommierten DMV-Arbeitsgemeinschaft in Meißen und die Bekanntschaft mit Leuten wie Professor Kurz, Hans-Otto Voigt, Hermann Kirsten und Rolf Hässlich – einem Studienkollegen und Freund, der später das Piko-Werk in Radeburg aufbaute – hat mich sehr beflügelt.“ Was er aus Bescheidenheit verschweigt, ist die Tatsache, dass er bereits 1956 beim Internationalen Modellbahnwettbewerb des MODELLEISENBAHNER mit einem Modell der Baureihe 74 einen dritten Preis erlangte.

Ersten Fahrzeugen aus Pappe folgten viele Eigenbauten mit innovativen Konstruktionsideen

Dass ein solcher Mann stets bestrebt war und ist, sich anderen mitzuteilen, ist verständlich. So entstand als eine der ersten Veröffentlichungen im MODELLEISENBAHNER der Bauplan eines elektrischen Triebwagens der DRG, des ET 89, genannt „Rübezahl“. Der urige Triebwagen mit den charakteris-

tischen offenen Plattformen an den Enden muss eine so große Schar von Liebhabern gefunden haben, dass Herfen jedesmal, wenn er sich Modellbahnern vorstellte, mit dem Ausruf „Ach, der Rübezahl", erkannt wurde.

Zusammen mit Werner Ilgner und Rolf Hässlich brütete Olaf Herfen schließlich auch die Idee einer Kleinserienfertigung mit Kunststoffen aus. „Herausgekommen ist als erstes der Speichertriebwagen ETA 177, den ich zuvor aus Büchsenblech gefertigt hatte. Diese Serien wurden dann weiterentwickelt und es entstanden die bekannten DMV-Kleinserien, deren berühmtester Vertreter der Rottenkleinkraftwagen Skl der DR war. Bewusst wurde bei all diesen Modellen auf konkrete Antriebsoptionen verzichtet, zum einen, weil die Fahrzeuge durch die Modellbauer in Farbe und in den Details immer wieder verändert wurden, zum anderen, weil das Angebot an geeigneten, kleinen Modellmotoren in der DDR begrenzt war. Das wirkte sich besonders gravierend auf die Motorisierung des Skl aus, zu dem wir mal einen Antrieb im Anhänger konstruiert hatten. Selbst der sb-Antrieb unserer Tage mit Faulhaber-Motor ist nicht fehlerfrei, denn das Antriebszahnrad holpert bei Bahnübergängen und Weichen über die Konstruktionen in Gleismitte."



Diplom-Ingenieur Olaf Herfen baut nicht nur Lokmodelle: Auf der Meißner Clubanlage steht seine H0-Version der Müngstener Brücke.

Damit war der umtriebige Diplom-Ingenieur auch als Urmodellbauer bekannt geworden. Erster Schritt in dieser Richtung war ein Modell der legendären V180. „Als Getriebekonstrukteur hatte ich stets alle neuesten Zeichnungen der im Entstehen befindlichen Maschine auf dem Tisch und so stand 1964, genau an dem Tag, als die V180 020 in Babelsberg aus der Halle rollte, auch mein Modell auf den Gleisen der Meißener Modell- →



modell bahn

aktuell

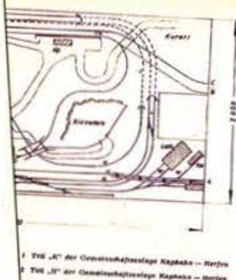
Interview

Aller Anfang ist schwer

Redaktion:
„Freund Herfen, in diesem Jahr begehen wir den 30. Jahrestag der Gründung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR und führen den XXIX. Internationalen Modellbahnwettbewerb durch. Welche Beziehungen sehen Sie zwischen diesen beiden Ereignissen, und wie stehen Sie persönlich dazu?"

Freund Herfen:
„Als 45jähriger kann ich heute rückblickend feststellen, daß meine Entwicklung als Modelleisenbahner, die bereits in frühester Jugend begann, sehr erfolgreich verlief. Mit 14 Jahren erwarb ich meine erste Modellbahn – eine Märklin-H0-Bahn –, und als Student betätigte ich mich in den fünfziger Jahren an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden bei Prof. Kurz in einer Modellbahngruppe. Dem DMV trat ich 1962 kurz nach dessen Gründung bei, und damit kann ich heute auf eine 20jährige Mitgliedschaft ...

... mich seit dem ersten Wettbewerbsjahr mit wenigen Ausnahmen daran. Daß aller Anfang schwer ist, zeigte sich an meinem 16. Platz im ersten Jahr. Nach einigen mittleren Plätzen konnte ich 1962 in Rostock dann mit einem H0-Modell der BR 78 erstmals einen 1. Platz erringen, dem in den folgenden Jahren weitere folgten. Bei diesem Modell der BR 78 habe ich erstmals einen Knickrahmen angewandt. Die damit gemachten guten ...





Regelmäßig war Olaf Herfen im MEB präsent: Interview im Heft 7/82, Anlage im Heft 9/64.

bahnanlage. Zum ersten Mal hatte ich ein Fahrzeug mit einer Schwungmasse und einer Fliehkraftkupplung ausgerüstet und so nagelte erst einmal der ‚Dieselmotor' im Leerlauf, bevor sich das Modell in Bewegung setzte. Später fragte mich mal ein Besucher, wie das weiche Anfahren zustande käme, und ich antwortete ihm: ‚Mit einer Fliehkraftkupplung als Ersatz für das Föttinger-Getriebe.' Worauf er mir empört entgegnete, ‚so kleines Öl gib es ja gar nicht!'"

Trotzdem wurde das Modell Vorbild für das bekannte H0-Modell der Firma Gützold aus Zwickau. Beim Modellbahnwettbewerb erhielt die V 180 schließlich den ersten Preis. Es folgten weitere Handmuster für Gützold, Piko, Roco und später auch für die Eisenacher Firma Kehi. Hier waren es besonders Modelle von Schmalspurlokomotiven der Harzquerbahn. „Doch mein ganzer Stolz ist eine meiner ersten Loks, die Baureihe 78!", präsentiert er liebevoll das gute Stück: Den ersten Preis von 1958! „Es ist wohl immer so, dass ältere Leute gern Erinnerungen an ihre ersten Großtaten pflegen", versucht er seine Begeisterung zu erklären. „Hier habe ich erstmals ein gelenkiges Fahrwerk eingebaut. Dabei stützt sich der Lokhauptrahmen auf der Deichsel zwischen Drehgestell und Kuppelachse ab. Diese Konstruktion hat sich so gut bewährt, dass ich sie später immer wieder beim Bau von Dampflokmodellen angewendet habe." Mit spitzen Fingern öffnet er eine Luke des Wasserkessels. „Wasser marsch!" Er grinst. Nachdem er die Rauchkammertür geöffnet hat und man die Überhitzerrohre sehen kann, fordert er uns auf: „Seht mal nach, ob Lösche gezogen werden muss." Als nach Schließen der Rauchkammer die Vorreiber mit einer Pinzette zugedreht werden und die Lok beim Fahrtrichtungswechsel auch noch die Steuerung umlegt, bleibt uns vor Ehrfurcht die Luft weg!

Mit kinematischen Finessen löst der Wahl-Dresdener das oftmals unschöne Kurvenverhalten der Lokomotivmodelle in Gleisbögen. Als man den Verantwortlichen bei Piko das Modell der Reko-Schnellzuglok der Baureihe 01.5 schmackhaft machen wollte, kam die Entgegnung: „Zu lang für kleine Radien!" Daraufhin konstruierte Herfen einen Knickrahmen, „bei dem der Heizer und der Lokführer nicht von der Plattform fallen, weil der Tender stets am Führerstand bleibt. Das half: Die Sonneberger bauten die Lokomotive nach meinem Messingmuster." Während unseres Gesprächs hat er ein besonderes Unikat aus der Vitrine genommen, die 01507. „Das erste Rad des Drehgestells ist eine Scheibe, das zweite ein Speichenrad und die Treibräder sind Boxpok-Räder. Die gab es wirklich! Oder, seht euch das Modell der Baureihe 65 an. Dieses Fahrzeug hat ja wegen seines überdimensional großen Tenderanbaus einen gewaltigen Überhang. Die Lösung: Der Drehzapfen des hinteren Drehgestells ist fest, hier erfolgt auch der Antrieb und alle anderen davor liegenden Fahrwerksteile werden als Gelenkrahmen ausgeführt. Somit liegt der Schwerpunkt der Lok auch im Führerhaus – eine äußerst innovative Lösung, mit der auch Bernd Gützold das Serienmodell profilfrei auf die Gleise brachte."

Auf die Frage nach seinen Ambitionen im Anlagenbau reagiert er zunächst reserviert: „Alles kann man nicht machen." Doch dann wird er lebhaft: „Unsere Meißener Modellbahnanlage zierte einmal eine schöne Stahlbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn, die Rolf Hässlich aus Holzstäben gebaut hatte. Bei der Vorbereitung zu einer Ausstellung und den damit verbundenen Räumereien ging diese Brücke eines Tages zu Bruch. Nur gut, dass ich zu Hause ein fast fertiges Modell der höchsten deutschen Stahlbrücke bei Müngsten hatte. Ich lötete sie über Nacht zu Ende, passte sie den Widerlagern auf der Anlage an und fertig war der Ersatz." Die Brücke ist heute noch ein Glanzstück der Meißener Anlage.

Später sitzen wir noch bei einem Glas Wein zusammen. Über den Glasvitrinen leuchten schwach einige Spots und verleihen den Modellen einen Hauch von Museumspretiosen. „Und wer erbt das alles einmal?" Olaf Herfen wird ernst. „Wir haben zwar eine Tochter und einen Sohn sowie fünf Enkelkinder, doch so ein richtiger Nachwuchsmodellbahner ist nicht dabei. Das alles wird wohl den Weg dessen gehen, das ich bereits weggegeben habe – meinem Modellbahnclub, der AG Meißen." Eine treffliche Lösung!

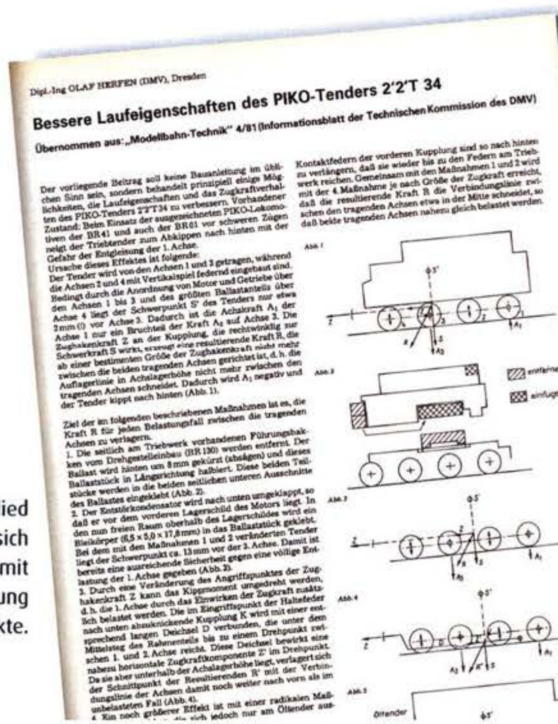
Georg Kerber, Andreas Stirl





Olaf Herfen ist nach wie vor ein vielbeschäftigter Mann, doch für seinen Club, die frühere AG 3/4 Meißen, nimmt er sich die Zeit. Da entwickelte er einst mit Rolf Hässlich und Werner Ilgner den ETA 177 (r.), vom DMV als Kleinserie aufgelegt.

Fotos (4): A. Stirl



Dipl.-Ing OLAF HERFEN (DMV), Dresden

Bessere Laufeigenschaften des PIKO-Tenders 2'2'T 34

Übernommen aus: „Modellbahn-Technik" 4/81 (Informationsblatt der Technischen Kommission des DMV)

Der vorliegende Beitrag soll keine Bauanleitung im übli-
chen Sinn sein, sondern behandelt prinzipiell einige Mög-
lichkeiten, die Laufeigenschaften und das Zugkraftverhal-
ten des PIKO-Tenders 2'2'T34 zu verbessern. Vorhandener
Zustand: Beim Einsatz der ausgezeichneten PIKO-Lokomo-
tiven der BR41 und auch der BR01 vor schweren Zügen
neigt der Triebtender zum Abkippen nach hinten mit der
Gefahr der Entgleisung der 1. Achse.
Ursache dieses Effektes ist folgende:
Der Tender wird von den Achsen 1 und 3 getragen, während
die Achsen 2 und 4 mit Vertikalspiel federnd eingebaut sind.
Bedingt durch die Anordnung von Motor und Getriebe über
den Achsen 1 bis 3 und des größten Ballastanteils über
Achse 4 liegt der Schwerpunkt S' des Tenders nur etwa
2 mm (!) vor Achse 3. Dadurch ist die Achskraft A_1 der
Achse 1 nur ein Bruchteil der Kraft A_3 auf Achse 3. Die
Zughakenkraft Z an der Kupplung, die rechtwinklig zur
Schwerkraft S wirkt, erzeugt eine resultierende Kraft R, die
ab einer bestimmten Größe der Zughakenkraft nicht mehr
zwischen die beiden tragenden Achsen gerichtet ist, d. h. die
Auflagerlinie in Achslagerhöhe nicht mehr zwischen den
tragenden Achsen schneidet. Dadurch wird A_1 negativ und
der Tender kippt nach hinten (Abb. 1).

Ziel der im folgenden beschriebenen Maßnahmen ist es, die
Kraft R für jeden Belastungsfall zwischen die tragenden
Achsen zu verlagern.
1. Die seitlich am Triebwerk vorhandenen Führungshak-
ken vom Drehgestelleinbau (BR 130) werden entfernt. Der
Ballast wird hinten um 8 mm gekürzt (absägen) und dieses
Ballaststück in Längsrichtung halbiert. Diese beiden Teil-
stücke werden in die beiden seitlichen unteren Ausschnitte
des Ballastes eingeklebt (Abb. 2).
2. Der Entstörkondensator wird nach unten umgeklappt, so
daß er vor dem vorderen Lagerschild des Motors liegt. In
den nun freien Raum oberhalb des Lagerschildes wird ein
Bleikörper (6,5 × 5,0 × 17,8 mm) in das Ballaststück geklebt.
Bei dem mit den Maßnahmen 1 und 2 veränderten Tender
liegt der Schwerpunkt ca. 13 mm vor der 3. Achse. Damit ist
bereits eine ausreichende Sicherheit gegen eine völlige Ent-
lastung der 1. Achse gegeben (Abb. 3).
3. Durch eine Veränderung des Angriffspunktes der Zug-
hakenkraft Z kann das Kippmoment umgedreht werden,
d. h. die 1. Achse durch das Einwirken der Zugkraft zusätz-
lich belastet werden. Die im Eingriffspunkt der Haltefeder
nach unten abzuknickende Kupplung K wird mit einer ent-
sprechend langen Deichsel D verbunden, die unter dem
Mittelsteg des Rahmenteils bis zu einem Drehpunkt zwi-
schen 1. und 2. Achse reicht. Diese Deichsel bewirkt eine
nahezu horizontale Zugkraftkomponente Z' im Drehpunkt.
Da sie aber unterhalb der Achslagerhöhe liegt, verlagert sich
der Schnittpunkt der Resultierenden R' mit der Verbin-
dungslinie der Achsen damit noch weiter nach vorn als im
unbelasteten Fall (Abb. 4).
4. Ein noch größerer Effekt ist mit einer radikalen Maß-
nahme zu erzielen, die sich jedoch nur am Öltender aus-

Kontaktfedern der vorderen Kupplung sind so nach hinten
zu verlängern, daß sie wieder bis zu den Federn am Trieb-
werk reichen. Gemeinsam mit den Maßnahmen 1 und 2 wird
mit der 4. Maßnahme je nach Größe der Zugkraft erreicht,
daß die resultierende Kraft R die Verbindungslinie zwi-
schen den tragenden Achsen etwa in der Mitte schneidet, so
daß beide tragenden Achsen nahezu gleich belastet werden.

Als TK-Mitglied beschäftigte sich Olaf Herfen mit der Verbesserung der Piko-Produkte.

Die neuen Bestseller in der Reihe Stars der Schiene

Die Baureihen E 44, 50.35 und 99.2



Die Baureihe E 44
Die erste erfolgreiche Einheits-Elektrolokomotive

Als die ersten E 44 1931 in Dienst gestellt wurden, begann das Zeitalter der elektrischen Zugförderung. Dieser Loktyp wurde erstmals von Drehgestellen angetrieben. Die E 44 bewährte sich so gut, dass bis 1951 181 Exemplare gebaut wurden. Unser Baureihenporträt geht auf die damals revolutionäre Technik ein. Einmalige historische Aufnahmen zeugen von den Umwälzungen im Bahnverkehr der 50er und 60er Jahre. Das Video zeigt eindrucksvolle Szenen aus den Einsatzjahren der E 44 und einigen Museumsstücken.

Bestellnummer 334



Die Baureihe 99.2
Die imposanten, fünffach gekuppelten „Harz-Riesen"

Die Geschichte der stärksten in Deutschland eingesetzten Schmalspur-Dampfloktype begann im Jahre 1931. Die Deutsche Reichsbahn bestellte drei 1E1-Tenderlokomotiven. Die DR griff diese erfolgreiche Konstruktion im Jahre 1954 auf und ließ 17 Exemplare nachbauen. Diese als Baureihe 99.2 eingereihten "Harz-Riesen" bestimmen seither den Alltagsbetrieb der Harzer Schmalspurbahnen. Wir gehen ausgiebig auf die Entwicklungsgeschichte dieser Jumbos ein und zeigen stimmungsvolle Einsatzbilder aus fast allen Epochen. Eine wichtige Rolle spielt die heute noch vorhandene Ursprungslok 99 222.

Bestellnummer 336



Die Baureihe 50.35
Die erfolgreiche Reko-Version der berühmten 50er

Zwischen 1939 und dem Kriegsende entstanden 3164 Exemplare der neuen Baureihe 50. 354 Maschinen blieben bei der Deutschen Reichsbahn der DDR. Probleme mit den Kesseln veranlaßten die DR Ende der 50er Jahre zu einer umfangreichen Rekonstruktion. 208 Lokomotiven erhielten von 1958 bis 1963 einen neu entwickelten Kessel mit Mischvorwärmer und die Baureihenbezeichnung 50.35. Viele dieser Dampfrösser stehen noch heute als robuste Zugpferde in den Diensten von Museumsbahnen. Diese ungewöhnliche Erfolgsgeschichte wird gekonnt nachgezeichnet – mit vielen Informationen, mit herrlichen Fahraufnahmen und seltenen historischen Filmausschnitten.

Bestellnummer 335

Super-Preis: je € 12,75
bei 45 Minuten Laufzeit!

Versandkostenpauschale € 3,00 pro Bestellung!

Bestell-Hotline: 08141/5348136
Fax 08141/5348133
VGBahn/RioGrande-Videothek
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
www.riogrande.de

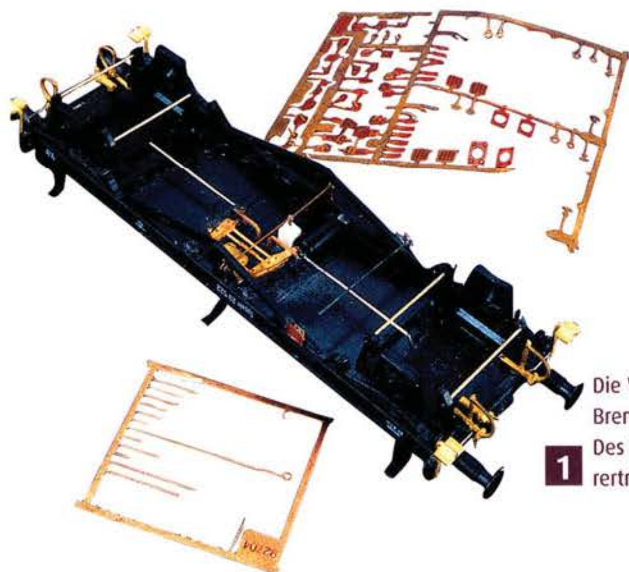




Neue Auftritte werden aus 0,3-mm-Messingblech und 0,4 mm starkem Messingdraht gelötet.



Die angeformten Griffstangen entfernt man mit einem scharfen Flachstichel.



Die Weinert-Nachbildungen der Bremsanlage wirken sehr filigran. Des Weiteren wurden die Rangierertritte angebracht.

Sticheln am Oppeln

Wo die rationelle Großserienfertigung eine weitergehende Detaillierung vermeidet, greift der Modellbahner zum Werkzeug und rüstet das Fahrzeug zum Schaustück auf.

Ist es eigentlich notwendig, ein gut gelungenes Modell eines Güterwagens zusätzlich zu verfeinern? Der Oppeln von Klein-Modellbahn ist eine gute Basis für einen Umbau.

Der Modell-Oppeln des österreichischen Herstellers zählt wie der etwas längere Bremen zu den gelungensten Nachbildungen typischer Epoche-III-Fahrzeuge. Beide Modelle bestechen durch feine Gehäuse-Gravuren sowie ein hervorragend gestaltetes Fahrwerk mit maßstäblichen Achsenhaltern und dicht anliegenden zierlichen Bremsbacken. Eine Nachbildung der Brettermaserung und der Querverstrebung am Wagenboden sucht man dagegen vergebens. Die Achshalter samt Bremsbacken sind als separate Bauteile gespritzt und werden durch die Kupplungskinematik in Position gehalten.

Vor dem eigentlichen Zurüsten ist erst mal Abrüsten angesagt, das überwiegend mit einem scharfen Flachstichel geschieht. Um die feinen Fahrwerksteile robust und bruchunempfindlich zu gestalten, wurden dem Kunststoff allerhand Füllstoffe beigemischt, was die Bearbeitung des zähen Materials nicht gerade erleichtert. Wichtige Voraussetzungen für ein gutes Ergebnis sind vor allem sehr scharfe Stichel und eine angeraute Oberfläche im Bereich der Klebestellen – ein Glasfaserstift eignet sich dafür!

Die wenigsten Modellbauer werden auf den Kupplungsschacht verzichten wollen. Wegen der geringen Überhänge behindern die zusätzlichen Details wie Bremsschläuche, Rangierergriffe und Heizkupplung das Ausschwenken einer Kinematik bei engeren Radien. Trotz der fummeligen Kuppelmanöver wurde der vorliegende Waggon mit Originalkupplungen ausgestattet.

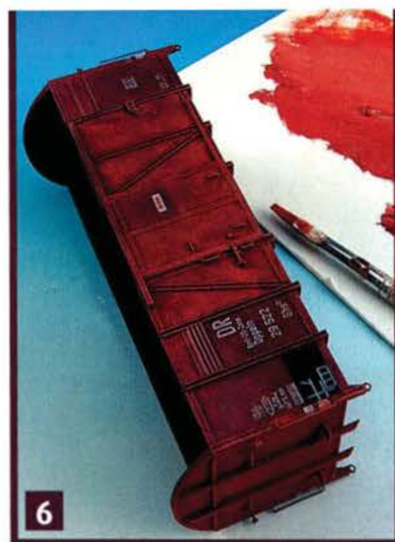
Die etwas bescheidene Nachbildung der Bremsanlage fiel einem Flachstichel Stück für Stück zum Opfer und wird durch ein Weinert-Bauteil ersetzt. Bei Verwendung von Federpuffern ein Tipp am Rande: Da die Achslager beim Oppeln sehr dicht an der Pufferbohle liegen, kollidieren die Befestigungszapfen und Stößel mit den Hängeeisen der Bremsen. Um Platz zu schaffen, wird der Befestigungszapfen einseitig flach gefeilt. Keine Angst, die Federwirkung wird dadurch nicht beeinflusst, selbst wenn man die Zap-



4 Beim Platzieren der Griffe dient ein 0,5 mm starkes, schmales Polystyrolstück als Lehre, damit alle Teile denselben Abstand zur Wand haben.



5 Nach dem Anbau der Zurüstteile und vor dem Lackieren wird die Beschriftung sorgfältig abgeklebt.



6 Die Lackierung hellt man mit Ölfarben und einem fast trockenen Pinsel auf.

fen halbieren würde. Ebenso feilt man mit einer kleinen Rundfeile eine entsprechende Aussparung in die außen liegende Seite der Hängeeisen. Der Vorgang wird durch Einschieben in die auf einen Durchmesser von 2,2 mm aufgebohrten Löcher so lange wiederholt, bis sich der Pufferschaft komplett einschieben lässt. Das hört sich kompliziert an, ist aber notwendig, da die Kurvengängigkeit beim Betrieb mit Originalkupplungen nur in Verbindung mit Federpuffern gewährleistet ist.

Der Aufstieg zur Schiebetür ist filigran und schön anzusehen. Unangenehm fallen dagegen die unter dem Langträger platzierten und recht klobigen Haltebuchsen des Steckteils auf. Werden diese abgezwickt, lassen sich die Kunststofftritte nicht mehr verwenden. Deshalb entsteht in denselben Abmessungen ein neuer Aufstieg aus 0,3-mm-Messingblech und angelöteten 0,4-mm-Winkeln.

Der Langträger erhält jeweils zwei durchgehende 0,4-mm-Bohrungen. Die Drahtenden der Haltewinkel werden solange abgezwickt, bis sie beim Einfädeln auf der Oberseite des Fahrgestells herausragen und um- →



Zum stellenweisen Schattieren des Aufbaus verwendet man stark verdünnte Ölfarben.



Zur Darstellung von Schmutz und Bremsstaub ist das Fahrwerk mit einem stark verdünnten rotbraunen Farbgemisch zu spritzen.

gebogen werden können. Zunächst entfernt man nur einen Tritt, wodurch sich der richtige Abstand zur Schiebetür und der Biegewinkel der Halterung besser kontrollieren lassen.

Nun beginnt man mit dem vollständigen Aufrüsten der Pufferbohle mit Bremsschläuchen, Rangierergriffen und einer Heizkupplung, die viele Vorbild-Wagen zum Einsatz in Personenzügen trugen. Zum Verkleben der Bauteile eignet sich Uhu-Plus. Durch eine kurzfristige Erwärmung des frisch aufgetragenen Klebstoffs mit einem Fön, verflüssigt sich der zähe Klebstoff, kriecht dabei in kleinste Nischen und macht die Verbindung haltbarer.

Zur Darstellung des Bremsgestänges genügt eine schlichte 0,5-mm-Messingdrahtverbindung der gegenüberliegenden Bremsklötze. Mit dem Anbringen feiner Bremslösezüge sind die Arbeiten am Fahrwerk abgeschlossen.

Bis auf die Eckgriffe, die als Zurüstteile beiliegen, sind alle Handgriffe am Gehäuse angeformt und müssen Nachbildungen aus Metall weichen. Das Entfernen mittels Flachstichel und Schaber gestaltet sich bei einer Bretterwand weitaus einfacher als zum Beispiel bei der glatten Fläche eines Personenwagens. Eventuelle Schleifspuren können, sofern diese waagerecht verlaufen, als natürliche Holzmaserung kaschiert werden. Die angeformten Halteflansche der Griffe bleiben ebenso wie die Beschriftung verschont. Der Flachstichel richtet übrigens weitaus weniger Schaden an, wenn die Ecken der Schneide etwas entschärft werden. Letzte Unebenheiten der Schabstelle sind mit kleinen, u-förmig gefalteten Schleifpapierstücken (Körnung 600) und dem Glasfaserstift zu beseitigen. Um eine optimale Wirkung zu erzielen, sollte die Bürste des Glasfaserstiftes recht kurz gespannt sein. Dabei ist stets waagerecht und auch das unmittelbare Umfeld zu bürsten, damit sich die Schabstelle später nicht als unschöne Vertiefung abzeichnet.

Wenn die angespritzten Griffstangen entfernt sind, lässt sich die Position der 0,3-mm-Bohrlöcher anhand der Halteflansche bestimmen. Angekörnt wird mit einer kleinen Reißnadel.



Nach dem Einbau der Achsen und erfolgreichen Rollversuchen ist der Oppeln bereit, den Güterwagenpark zu bereichern.

Zum Bohren der winzigen Löcher eignet sich am besten ein kleines Stiftenklöbchen, weil die wenigsten Bohrfutter zum Beispiel einer kleinen Ständerbohrmaschine für diese Durchmesser geeignet sind. Die bereits vorhandenen Passlöcher der Eckgriffe sind für 0,3-mm-Messingdraht zu groß, diese werden mit den abgezwickten Zapfen der dem Modell beiliegenden Zurüstgriffe verschlossen. Anschließend bohrt man für den Draht neue, 7 mm auseinanderliegende Löcher.

Alle Hand- und Rangierergriffe biegt man mit einer kleinen Flachzange aufs entsprechende Maß u-förmig zurecht und fädelt die Drahtenden durch die vorgebohrten 0,3-mm-Löcher. Ein unterlegtes 0,5-mm-Profilstück dient als Anschlag für einen einheitlichen Abstand zur Wagenwand. Jetzt werden die Drahtenden lediglich gegen die Innenseite der Wand gebogen und mit etwas Uhu-Plus fixiert.

Vor der eigentlichen Farbgebung werden die zugerüsteten Metallteile am Fahrwerk und am Wagenkasten mit Weinert-Haftgrund grundiert. Der Haftgrund lässt sich, ausreichend verdünnt, spurlos mit dem Pinsel auftragen. Die eigentliche Farbgebung in Schwarz (2646) und Rotbraun (2643) erfolgt mit der Spritzpistole. Alle Schriftfelder am Fahrwerk und Wagenkasten werden zum Schutz vor Farbnebel mit Abdeckband versiegelt. Zum Verdünnen aller Acrylfarben eignet sich übrigens handelsüblicher Brennspiritus.

Nach langjährigem Einsatz lässt sich die ehemals tiefschwarze Farbgebung des Fahrwerkes nur noch erahnen, Bremsstaub und Schmutz haben ihre Spuren hinterlassen. Beim Modell genügt es schon, Fahrwerksteile und Radsätze mit der Spritzpistole und einem rot-bräunlichen Farbgemisch leicht einzunebeln. Der Farbauftrag darf aber keinesfalls de-



9 Konturen betont man mit einem warmen Grauton.



10 Hauchzarte Höhenunterschiede der einzelnen Teerpappe-Bahnen erreicht man mit unverdünnt aufgetragenem Haftgrund.

Fotos: J. Chocholaty

ckend sein. Mit fast trocken gewischtem Pinsel und einem warmen Grauton sind die Konturen etwas heller abgesetzt. Für diese, wie auch alle nachfolgende Arbeiten, werden ausschließlich Ölfarben verwendet. Der braune Wagenkasten wurde mit einem terrakottaähnlichen Ölfarbengemisch ebenfalls im Dry-Brush-Verfahren aufgehellt. In diesem Zustand sollte der Farbauftrag drei bis vier Tage durchtrocknen.

Um dem Oppeln die Patina eines im harten Einsatz stehenden Waggons zu geben, werden sämtliche Flächen mit schwarzbrauner Beize aus Ölfarbe und viel Terpentin lasiert. Alle Flächen sollte man stets horizontal behandeln. Nur so lagern sich die dunklen Farbpigmente in allen Nischen und Bretterfugen ab.

Der gezeigte Oppeln stammt aus einer früheren für M+D produzierten Sonderserie. Im Standardsortiment der Österreicher finden sich derzeit ein Epoche-III-Glms der DB und einer der ÖBB. Über M+D wird eine Epoche-IV-Version der DR vertrieben.

Jörg Chocholaty



11 Dem fertigen Modell aufs Dach geschaut.

Vier Stunden reine Arbeitszeit und fertig ist der neue Blickfang im TT-Bw: Vorausgesetzt, man beachtet ein paar Kniffe, die Ralf Reinmuth verrät.

Schlepp-Zwerg



Aller Anfang ist platt: Das Modellbauteam beäugt die Ätzplatine, aus der das dreidimensionale Modell entsteht.

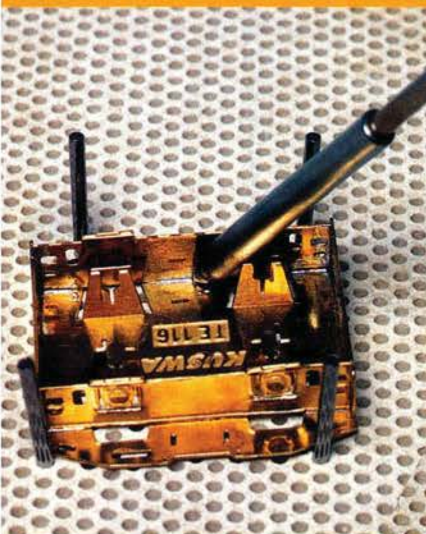


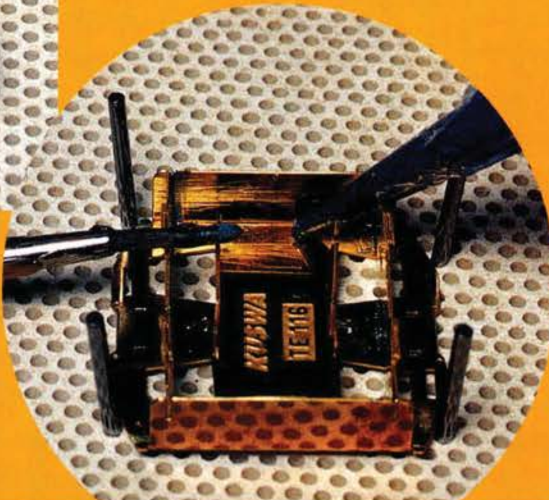
Mit einer Glasplatte als Unterlage verhindert man beim Austrennen das Verbiegen der filigranen Ätzbauteile.

Kleine, leichte Rangierfahrzeuge, vorrangig für den Lokomotivverschub in den DR-Bahnbetriebswerken, wurden ab den 70er-Jahren des 20. Jahrhunderts zum Erfolgsschlager des LEW Hennigsdorf. Diesen Akkuschlepper, die Weiterentwicklung einer Grubenlok, bietet die Firma Kuswa (Gerd Kuswa Modellbau, Uferstr. 16, 34513 Waldeck, Tel. 05634/993791) als unmotorisierten TT- und N-Bausatz aus Messingätzteilen an.

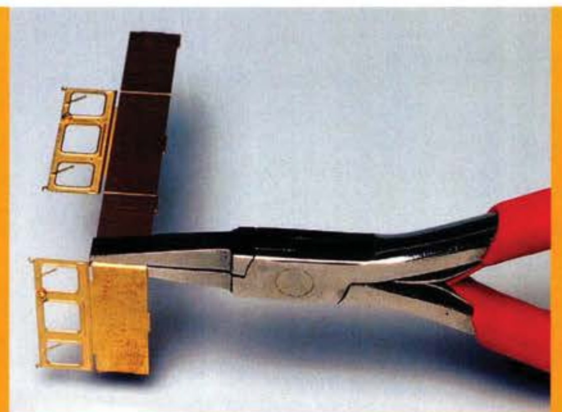
Aller Anfang ist platt: Aus der Ätzplatine mit ihren präzisen, aber halt flachen Bauteilen soll binnen gut vier Stunden das dreidimensionale Modell des Akkuschleppfahrzeugs (ASF) für die Spur der Mitte werden. Damit dies ein gerader Weg zum Erfolg wird, empfiehlt es sich, zunächst aufmerksam die Bauanleitung zu lesen.

Der erste Schritt in die dritte Dimension ist getan, sobald die benötigten Bauteile aus der Ätzplatine herausgetrennt wurden. Dazu genügt ein scharfes Bastelmesser. Als Unterlage dient am besten eine alte Glasplatte. Sie verhindert wirkungsvoll das Verbiegen der Teile beim Ausschneiden. Überstehende Haltenasen am Bauteil sind vorsichtig mit einer feinen Feile eben zu schlichten. Aus fertigungstechnischen Gründen kann es auch





Den hitzigen Umgang mit Lötnadel und -paste macht die Keramikplatte leichter.



Beim präzisen Abwinkeln der Gehäuseteile leistet die Flachzange mit glatten Backeninnenflächen gute Dienste.



Klein, aber oho: Der Akkuschlepper der Waldecker Modellbau-Firma Kuswa, ein TT-Bausatz aus Messing-Ätzteilen.

vorkommen, dass die Nuten nicht ausreichend durchgeätzt wurden. In solchen Fällen müssen die Zapfen rückseitig so lange befeilt werden, bis eine exakte Verbindung gewährleistet ist.

Sinnvollerweise beginnt man mit der Grundplatte. Sie wird der Anleitung entsprechend mittels einer breiten Flachzange mit ungeriffelten Backeninnenflächen gebogen. Beim Herauslösen der beiden Rahmenseitenteile aus der Platine ist zunächst darauf zu achten, dass an ihnen weitere Bauteile hängen, die noch für die Montage gebraucht werden. Sie nicht achtlos im Abfall landen zu lassen, ist daher ratsam. An der Kante der Rahmenseitenwange befindet sich die Passnase des Bauteils. Probehalber sollte man sie vor dem Biegen in die Nut der Grundplatte stecken, um den Sitz der Verbindung zu prüfen. Späteres Nacharbeiten ist ungleich aufwendiger. Das Motto sollte daher lauten: Drum prüfe, wer was ewig bindet, ob nicht ein Haken sich da findet!

Nicht zu verwechseln mit den Haltenasen: Bausatz-Kleinteile

Was zu der Grundsatzfrage führt: Löten oder kleben?

Macht man daraus keine Weltanschauung, lautet die pragmatische Antwort: Beides. Natürlich kann man sich auch ausschließlich für eine Technik entscheiden, doch die Kombination hat unbestreitbare, auch zeitsparende Vorteile, und nicht unter Belastung stehende Bauteile sind einfacher miteinander zu verkleben, denn zu verlöten.

Wird geklebt, ist es wichtig die Bauteile gründlich zu entfetten, ehe sie zusammengefügt und mit einem Gummiband fixiert werden. Die Aufbringung des Sekundenklebers erfolgt am besten mit einem feinen Draht, der das Ziehen einer sauberen Naht erleichtert. Rasches Arbeiten ist erforderlich, denn der Sekundenkleber heißt nicht umsonst so.

Beim Löten muss das Messingblech peinlich genau von Ätzrückständen, Oxiden und Fetten befreit werden. Dafür ist eine rotierende Messingbürste als Bohrzwergaufsatz unentbehrlich.

Nun aber wieder zu den Seitenwangen des Rahmens: Nach dem Befeilen sowie dem Entfetten faltet man die Achslager gemäß Anleitung vorsichtig um, wobei auf das gegenseitige Fluchten zu achten ist. Nach dem Falten und Verkleben, das in diesem Falle völlig ausreicht, sowie dem Einpassen in die Grundplatte kann man nun diese mit den Rahmenseitenwangen verlöten.

Ungewöhnlich, aber sehr effektiv ist folgende Vorgehensweise. Auf einer feuerfesten Unterlage, zum Beispiel auf der Keramiklötplatte der Werkzeugfirma Fohrmann, werden die fraglichen Teile fixiert. Mit einer feinen Kanüle oder einem →



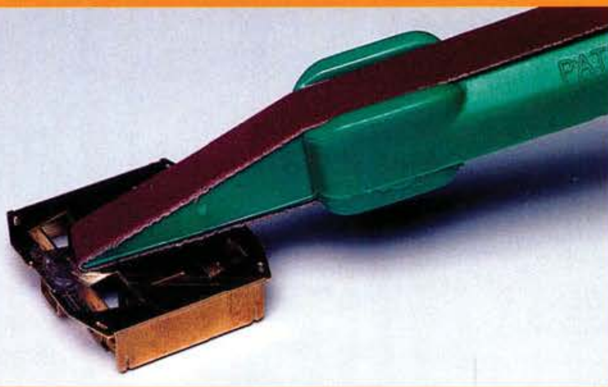
Mit dem Präzisionsmodellbauwinkel wird die exakte Biegung kontrolliert und gegebenenfalls nachjustiert.



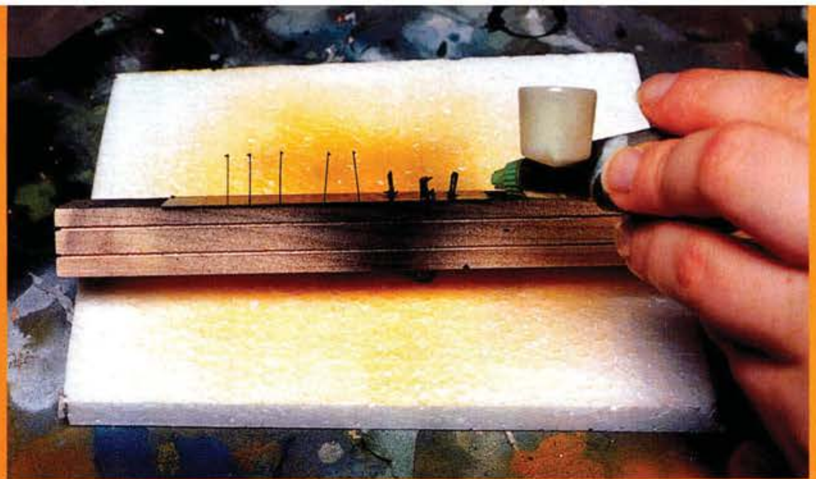
Der Biegewinkel der Seitenwände des Führerhauses ist am besten mit den Motorhauben zu kontrollieren.



Kurz und schmerzlos: Damit sonstige Lötverbindungen halten, muss das Fixieren der Hauben schnell gehen.



Lotbatzen an nach der Montage nicht mehr sichtbaren Stellen entfernt die Sandpapierfeile, andere eine Messingrundbürste.



Vor dem Einsatz der Airbrushausrüstung sollte man alle Kleinteile mit doppelseitigem Klebeband auf einem Stück Holz befestigen.

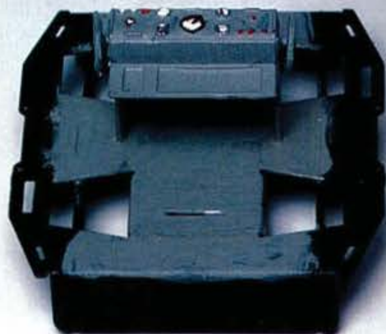
nicht minder feinen Pinsel streicht man recht sparsam Elektroniklötpaste auf die Rückseite der Bauteile. Nun wärmt man mit einem normalen Föhn vor und zieht mit einem feinen Lötkolben eine Naht. Alternativ ist der Einsatz eines Heißluftföhns möglich. Föhnt man nach dem Schmelzen des Lots noch etwa eine Sekunde weiter, ist die Verbindung fertig. Das geht natürlich nur bei ganzflächig zu verlötenden Teilen. Deshalb folgt auch erst jetzt die Feindetaillierung des Fahrwerks.

Bei den Hilfstritten genügt es, sie entgegen der Anleitung nur einzukleben. Die eigentlichen Aufstiegstritte sollten aber gelötet werden, da sie erfahrungsgemäß leicht umgedrückt werden können. Mit einem feinen Draht oder auch einem Zahnstocher trägt man von oben etwas Lötpaste auf die Zapfen der zusammengefügten Baugruppe auf. Der Lötkolben sollte sehr heiß sein, damit durch schnelles Arbeiten ein stärkeres Erwärmen der Bauteile verhindert wird. Andernfalls können sich die übrigen Lötnähte in Nichtwohlgefallen auflösen!

Nun ist das innere Gehäuseteil mit den Frontscheibeneinsätzen an der Reihe. Nach dem Umbiegen der fein detaillierten Warnhupen kommt eine Flachzange mit ungeriffelten Innenbackenflächen an der Gehäusebiegekante zum Einsatz. Am Modellbauwinkel ist die Rechtwinkligkeit nach jedem Biegen zu prüfen, ehe das Gehäuse an der Nahtstelle zusammengelötet wird.

Vorbildlich vorbereitet ist werkseitig die Biegung des Dachs und der Seitenwände. Da genügt Fingerfertigkeit, um das Führerstandsdach u-förmig zu biegen, die Ausrundung ergibt sich praktisch von selbst. Sind auch die filigranen Fenstereinsätze vorsichtig zurechtgebo-

Mit ein wenig Farbe, mittels feinem Pinsel aufgetragen, gewinnt auch der detaillierte Führerstand.





Fotos: Reinmuth

Das Anbringen der einzuklebenden Zurüstteile erfolgt mit einer feinen, gebogenen Pinzette.

gen, der Winkel ergibt sich aus den dabei wie Schablonen zu verwendenden Vorbauten, und die Führerstandsseiten der Grundplatte angepasst, wird das Gehäuse zusammengesetzt und zunächst der innere Korpus mit den Seitenteilen verlötet.

Die Motorhauben fixiert man zum Festlöten mit Klemmpinzetten. Hervorgequollenes Lot entfernt man mit der Messingdrahtbürste. Passen Fahrgestell und Aufbau, sind die Grobarbeiten beendet.

Das Fahrpult wird nach Anleitung gefaltet, zusammengeklebt und farbig gestaltet. Sekundenkleber fixiert die Führerstandseinrichtung im Gehäuse. Nun sind noch die Kupplungsschächte anzubringen, dann ist der Rohbau fertig. Handgriffe und Kupplungen folgen erst nach dem Lackieren, dem ein ausgiebiges Bad von Aufbau und Fahrgestell in lauwarmem Wasser, mit Spülmittel versetzt, vorausgeht.

Grundieren und Lackieren, je nach gewähltem Vorbild, erfolgen mit der Airbrushausrüstung. Sind Beschriftung und Warnschilder angebracht, die Scheiben ein- und die Griffstangen angesetzt, wird nur noch das Fahrgestell mit dem Aufbau verklebt und fertig ist der Schlepp-Zwerg! *Ralf Reinmuth/hc*

Material- und Werkzeugliste

- ASF-Bausatz von Kuswa
- Grundierung von Weinert
- Lacke von Tamiya und Revell
- Glasplatte als Schnittunterlage
- Elektroniklotpaste/Lötzinn und -fett
- Sekundenkleber

- 0,3-mm-Bohrer und Halter
- Bohrmaschine
- Schere
- Seitenschneider
- Modellbauwinkel von Fohrmann
- Bastelmesser
- Spitze Pinzetten, gerade und gebogen
- Flachzange mit ungeriffelten Backen
- Sandpapierfeile
- Flachfeile
- Keramische Lötplatte von Fohrmann
- Lötkolben/Lötnadel
- Airbrushausrüstung

BASTELTIPPS

Decoder in Rocos V100 versteckt

Auch nach dem Decodereinbau ist ein freier Führerhausdurchblick möglich

● Rocos V100 gehört auch mehr als zehn Jahre nach Erscheinen noch zu den attraktiven Diesellok-Modellen. Mittlerweile erhielt sie eine digitale Schnittstelle. Leider muss einem Digital-Decoder die Führerstands-Inneneinrichtung weichen und der Durchblick im Führerhaus ist auch dahin. Die beige-ozeanblaue 211 stammt noch aus einer Serie ohne Schnittstelle. Darum fand dort der LE 130 von Lenz (Nachfolge-Decoder LE1025A) Verwendung. Der Anschluss der Drähte ist in der Bedienungsanleitung des Decoders sehr gut beschrieben. Da alle Lötarbeiten an der Oberfläche der großen Platine stattfinden, dürften selbst Anfänger keine Probleme mit dem Anschluss haben. Wenn der Decoder unter dem kurzen Vorbau platziert wird, sind keine Änderungen am Gehäuse vonnöten. Da sich aber bei Beibehaltung der Beleuchtung nicht vermeiden lässt, dass der Baustein geringfügig in den Führerstand hineinlugt, kommt man nicht umhin, die Inneneinrichtung dementsprechend auszuschneiden. Beim LE 130 muss eine Fläche von 16 x 7 mm mit einem scharfen Skalpell herausgetrennt werden. Bei der zur Serien-212 veränderten 211 war eine Schnittstelle bereits vorhanden, weshalb Lötarbeiten gänzlich entfallen. Jedoch war der zum Einbau vorgesehene Lok-Pilot von ESU zu groß für den kurzen Vorbau. Da die Modellbahnanlage wegen fehlender Straßen- und Häuser-Beleuchtung ohnehin nicht für den Nachtbetrieb taugt, ist eine vorübergehende Finsternis der Lampen durchaus akzeptabel. Als Ersatz wurden die Enden der Leuchtstäbe vorbildgerecht weiß beziehungsweise rot ausgelegt und die klobigen Birnchen samt Halterung entfernt. Der Einbau von Leuchtdioden wird in einer späteren Ausgabe des MODELLEISENBAHNER erläutert. Der Decoder passt nach Kürzen des Lichtleiters und dem Entfernen des Mittelsteges am Gehäuse exakt unter die abnehmbare Haube des langen Vorbaus. An der Abdeckung knipst man mit dem Seitenschneider den mittigen Halte-Zapfen ab und kürzt die am hinteren Ende befindlichen Nasen so weit, bis der Deckel schließt. Die Nasen halten die Haube am Vorbau und sollten nicht abgeschnitten werden, damit man die Abdeckung nicht einkleben muss. Trotz der Hitzeentwicklung des Decoders blieben Verformungen des dünnen Kunststoff-Deckels bislang im Dauerbetrieb aus. Wegen der hervorragenden Langsamfahreigenschaften muss die beige-ozeanblaue 211 auch als Rangierlok herhalten, weshalb als kleine Spielerei der weiß/rote Lichtwechsel entfiel und die Schaltung der weißen Spitzenbeleuchtung auf zwei Funktionsausgänge gelegt wurde. Damit kann die Lok, wie beim Vorbild früher häufig zu sehen, mit beidseitig weißem Licht durch den Rangierbahnhof rollen. Außerdem entfällt bei Streckenfahrt mit Zug die dann nutzlose rote Schlussbeleuchtung. Zunächst entfernt man sämtliche Widerstände und Dioden. Die Aufgaben ersterer übernimmt der Decoder, letztere sind nur beim fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel nötig. Nun kappt man die Leiterbahn zum Pluspol des vorderen weißen Birnchens und lötet dort direkt eines der Sonderfunktionskabel an. Der Minuspol wird mittels Drahtbrücke an die Masse-Leiterbahn angeschlossen. Das Birnchen für die hintere Beleuchtung erhält analog dazu einen anderen der frei belegbaren Anschlüsse. *Jochen Frickel*



Versteckte Decoder erhalten den Lokführern freie Sicht nach allen Seiten.



Beim recht kleinen Lenz-Baustein kann die serienmäßige Beleuchtung erhalten bleiben.



Der Einbau des Decoders in den kurzen Vorbau ist auch bei Nutzung einer Schnittstelle möglich.

AUS DER IDEENKISTE

Lokliste für Digitalbahner

● Ab einer Anzahl von etwa zehn Lokomotiven wird es im digitalen Fahrbetrieb möglicherweise schwierig, die jeweiligen Adressen der Triebfahrzeuge stets im Kopf zu haben. Besitzer eines Computers mit Scanner und Drucker können im Word-Programm eine zweispaltige Tabelle erstellen, deren nebeneinander angeordneten Zellen die Adresse und eine gescannte Abbildung des Fahrzeugs enthalten. Ob die Abbildung ein Foto des Originals oder eine Katalogabbildung ist, bleibt jedem selbst überlassen. Dank des Bilds können auch Gäste selbstständig Züge auf die Reise schicken. ***Robert Zinkl***

Bahnhofs-Erweiterung

Pikos Bahnhof Rosenberg erhält einen Anbau.

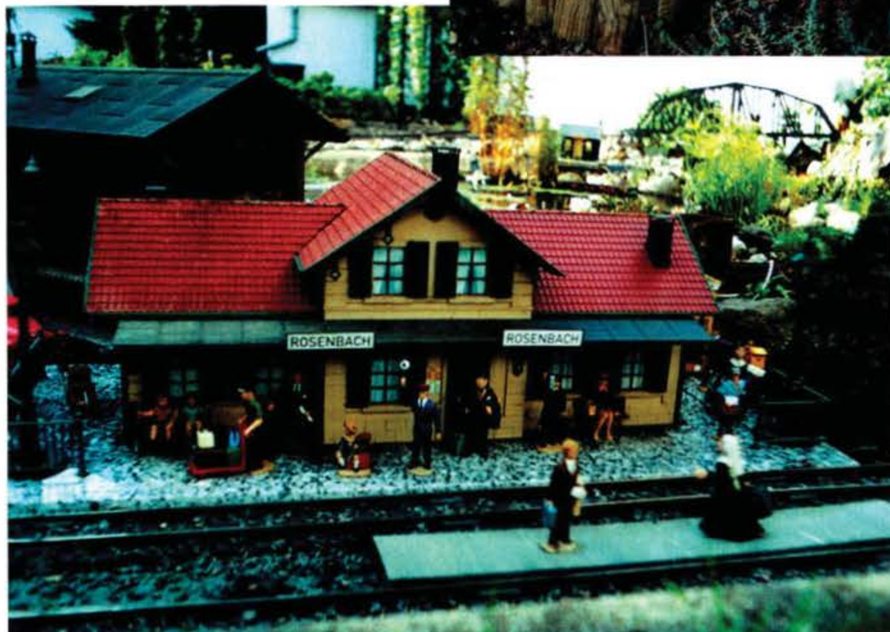
● Vorbilder ähnlich Pikos Ilm-Bahnhof Rosenberg findet man in vielen Regionen. Für die Darstellung der Station eines größeren Orts fehlt allerdings ein weiterer Anbau. Diesen gewinnt man durch den Kauf eines zweiten Empfangsgebäudes. Bei der Montage des neuen Anbaus entfällt eine Stirnseite und Dachrinnen. Das Dach selbst sitzt ohne Anpassungsarbeiten tadellos, weshalb auch handwerklich weniger begabte Modellbahner ein schönes Gebäude erhalten. Die verbleibenden Teile des Spender-Bahnhofs ergeben ein hübsches Wohnhaus. Beide Bauwerke stehen im Garten auf Natur-Steinplatten, die als Abfall-Produkte bei einem Steinmetz-Betrieb anfielen.

Bernd Berger



Fotos (2): B. Berger

Das Hauptgebäude des zweiten Bahnhofs wird zivilisiert und bereichert die Anlage als schmuckes Einfamilienhaus.



Einzig das Bahnsteigdach erfordert größere Anpassungsarbeiten.

Ende des Kabelsalats

Kabelschächte sorgen für einen sicheren Leitungsverlauf.

● Eine nachlässige Luft-Verdrahtung unter der Anlage in Spinnennetzform erschwert dem Modellbahner die Fehlersuche. Kabelschächte eignen sich hervorragend zur Kanalisierung der Leitungen. Da beim Bau einer Anlage jedoch häufiger neue Drähte gezogen werden, empfiehlt sich eine Aufteilung der Abdeckung in 8 bis 10 cm lange Stücke, zwischen denen jeweils eine ebenso große Lücke klaffen sollte. Wird mehr Platz zum Arbeiten benötigt, so lassen sich die Deckel verschieben. Es bietet sich an, der Anzahl der Strippen entsprechend unterschiedlich große Kabelschächte zu verwenden. Erhältlich sind Kabelkanäle in Baumärkten.

Heinz Dörr

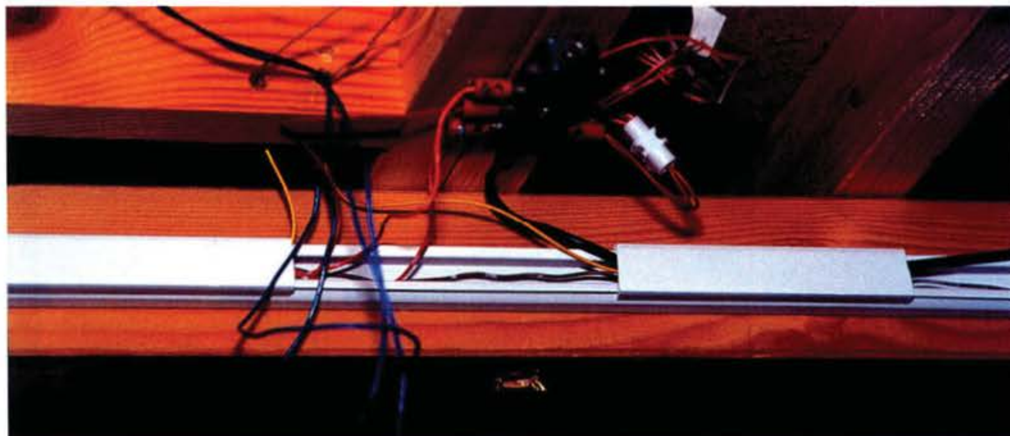


Foto: H. Dörr

Der Leitungsverlauf im Kabelkanal verringert die Möglichkeit von Beschädigungen bei Einsätzen des Modellbahners im Untergrund.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER,
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Das neue Add-On Heidi-Express von „mailsoft simtrain" für Microsofts Train-Simulator fordert die Hobby-Lokführer auf RhB-Maschinen heraus.

Berg- und Talfahrt



Ausfahrt mit Ge 4/4 II bei Abenddämmerung: Die Zug- und Landschaftsgestaltung wirkt sehr realistisch.



Die Führerstände haben fotorealistische Qualität und sind gut ablesbar.



Rangieren mit Gmf 4/4 und Mohrenköpfen gehört auch zum Aufgabenspektrum.

Der schwere Güterzug mit Ge 6/6 II und Ge 4/4 II ist bergab ein Problem.



Wer kennt nicht die Rhätische Bahn (RhB) im Schweizer Kanton Graubünden? Sie ist die vermutlich bekannteste Schmalspurbahn in Europa. Die Ur-Strecke des RhB-Netzes zwischen Landquart und Davos können jetzt die Train-Simulator-Fans befahren mit einem Add-On von „mailsoft simtrain", das von Aerosoft vertrieben wird.

Der Computer sollte für den Heidi-Express schon eine Taktrate von 800 Mhz oder mehr aufweisen, und 600 MB freier Speicher müssen auch zur Verfügung stehen. Die Installation ist einfach: CD-Rom einschieben und das Add-On schreibt sich nach ein paar Mausklicks selbsttätig in die Streckenbibliothek des Train-Simulators. Die Aufgaben auf der RhB-Strecke zwischen Landquart und Davos haben es in sich. Ständig muss die Geschwindigkeit im Auge behalten werden, da es selten flach dahin geht, und meist etwas verwirrende Tempolimits gelten. Da muss der schwere Güterzug im Gefälle mit aller Kraft gebremst werden, um nicht zum unkontrollierten Geschoss zu werden. Das Wetter spielt natürlich auch eine große Rolle, und im virtuellen Winter werden die Aufgaben bei den engen Fahrplänen nicht einfacher.

Als Fahrzeuge stehen viele bekannte Loks der jüngeren Baujahre zur Verfügung wie etwa die Hochleistungs-Ge 4/4 III oder die beeindruckende Ge 6/6 II. Die Lokomotiven und Züge stellen ein gutes Abbild ihrer Vorbilder dar. Im Güterzug-Park findet man auch die Mohrenköpfe, die einzigartigen Staubguttransportwagen. Was ein bisschen fehlt, sind das Krokodil Ge 6/6 I, einer der urigen RhB-Traktoren oder eine G 4/5. Die Grafik ist insgesamt gelungen und beschränkt sich bei der Genauigkeit der Außenweltdarstellung sinnvoll auf die unmittelbare Umgebung der Bahntrasse. Der Rest der Landschaft ist angedeutet. Die Geräusche sind gut, besonders Signaltöne und Bahnhofsdurchsagen können überzeugen.

Wer am Ende zwischen Landquart und Davos ohne Streckenmonitor auskommen möchte, wird einige Stunden vor seinem Bildschirm verbringen müssen und dabei sicher auch viel Spaß haben. Das RhB-Netz bietet ja noch so manche interessante Strecke, Albula-Linie, Bernina-Bahn, die hoffentlich noch folgen werden.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Einfache Installation; gute Grafikdarstellung der Fahrzeuge und Außenwelt; vielfältige und anspruchsvolle Aufgaben

KONTRA Krokodil fehlt verwirrende Tempolimits

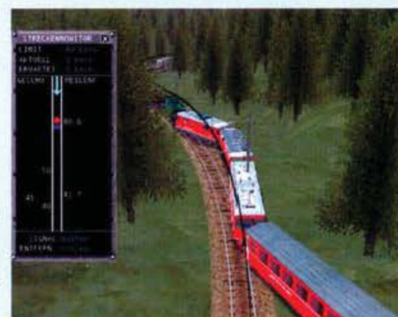
PREIS Etwa 45 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

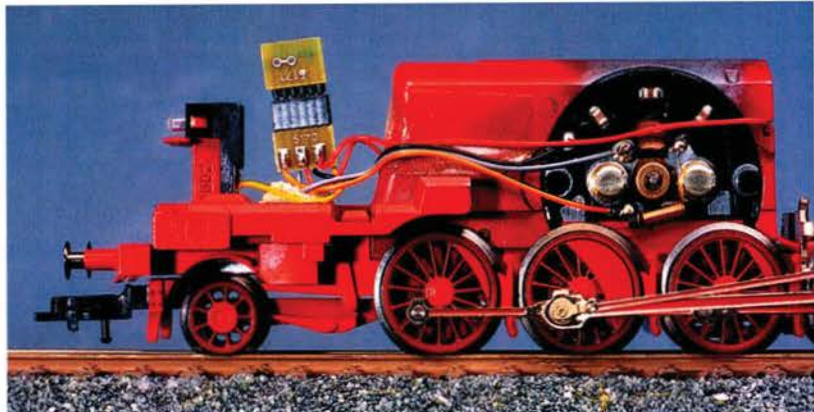


Die kleine Rote (Ge 4/4 III) hat ausreichende Kraft für harten Winterbetrieb.



Wer zu spät kommt, den bestraft der Train-Simulator!

Fleischmann H0 wurde 2002 genau 50 Jahre alt. Welche Fortschritte die Nürnberger in dieser Zeit machten, zeigt das Zugset mit der 86.

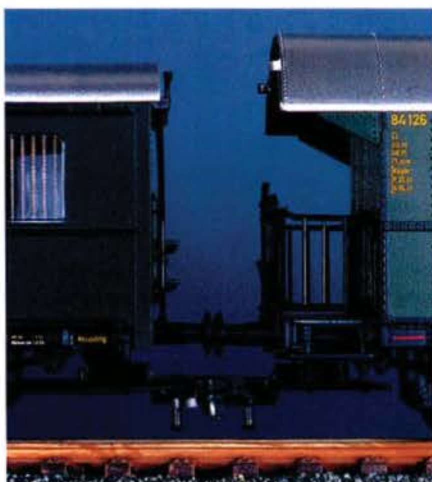


Der alte Rundmotor ist zwar ein Radaubruder, der aber sehr gute Fahreigenschaften bietet.

Franken-Festzug

Alles, was ein Epoche-III-Bahner braucht: Auch so hätte diese Probefahrt überschrieben sein können. Schließlich erhält man als Zugpferd eine vielseitig einsetzbare, weit verbreitete Tenderlok und einen Personenzug mit Güterbeförderung (PmG), bestehend aus drei populären Donnerbüchsen und zwei der besten Großserien-Güterwagen.

Fleischmanns Jubiläum angepasst, sind die Fahrzeuge nach der frühen Epoche III beschriftet. Die Personenwagen waren bislang nicht in DB-3.-Klasse-Ausführung lieferbar. Dabei handelt es sich um einen Gepäckwagen, einen Ci und einen Cid. Letzterer zeichnete sich als ehemaliger 4.-Klasse-Wagen durch Holzbänke aus. Der gedeckte Güterwagen Gmhs 53 begeistert durch Maßstäblichkeit. Doch wie kann man an einem 1953 gebauten Wagen 1952 eine Untersuchung durchführen? Der ungebremste Om 12 weist vorbildgerecht nur eine durchgehende Druckluft-Leitung und wie alle anderen Fahrzeuge des Sets eine Kurzkupplungskulisse auf. Die Druckqualität zu loben, hieße, Eulen nach Nürnberg zu tragen. Die Dächer der Donnerbüchsen hätten allerdings freistehende Lüfter und eine dezentere Lackierung verdient, auch wenn eine aluminiumfarbene Farbgebung bei frisch aus dem Ausbesserungswerk rollenden Waggons vorbildgerecht ist. Doch wie lange, liebe Fleischmänner, bleibt ein Wagendach hinter einer Dampflok sauber?



Feine Detaillierung und lupenreine Bedruckung gehören zu den Vorzügen der Donnerbüchsen.

Das gerade erwähnte Zugtier ist eine bekannte Größe im Sortiment der Nürnberger. Die Detaillierung ist auch nach ein Paar Jahren immer noch auf der Höhe der Zeit. Dazu zählen frei stehende Griffstangen und Kesselarmaturen, Rangierergriffe an den Pufferbohlen, Radsätze mit feinen Speichen und natürlich ein freier Führerstandsdurchblick. Einen durchbrochen dargestellten Rahmen bei einem Großserienmodell zu erwarten, wäre etwas vermessen. Wichtiger sind da eine serienmäßige sechspolige Digital-Schnittstelle und die beidseitige kulissengeführte Kurzkupplung. Wichtig, gerade für ein Modell, das im vorbildgerechten Nebenbahn-Geschwindigkeitsbereich um 60 km/h operieren soll, sind natürlich die Langsamfahreigenschaften. So fährt die dem Bw Nürnberg zugeteilte 86 791 bei 2,1 Volt mit umgerechnet 3 km/h an, ab 6 km/h nimmt sie auch Kurven und Weichenstraßen ohne Stocken. Die in den frühen 50er-Jahren auf vielen Nebenbahnen übliche Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h erreicht die Maschine bei 7,5 Volt. Zugelassen ist die Lok für 80 km/h, die bei 9,4 Volt anliegen. Bei 14 Volt erreicht 86 791 umgerechnet 138 km/h, was zwar deutlich über der nach NEM gestatteten 40-prozentigen Zugabe liegt, aber in der Praxis nicht als Raserei wahrgenommen wird.

Viel wahrnehmbarer ist da die sehr prägnante Geräuschkulisse im gesamten Geschwindigkeitsbereich. Wer seinen PmG um Waggons erweitern möchte, kann beruhigt das Sparschwein knacken und den Inhalt zum Händler tragen. In der Ebene zieht die 86 nämlich die beachtliche Anzahl von 14 schweren Schnellzugwagen und in der Drei-Prozent-Steigung nur einen Vierachser weniger. Dank der auf den Rädern der letzten Treibachse montierten Haftreifen und gefederter mittlerer Kuppelachsen zieht die 258 Gramm schwere Tenderlok sogar in der Acht-Prozent-Steigung noch zwölf Vierachser an. Bevor die Lok an ihre Lastgrenze stößt, dürfte eher die finanzielle Schmerzgrenze des Besitzers erreicht sein.

Doch wie eingangs erwähnt enthält die Zugpackung eigentlich alles, was der Modellbahner neben Gleisen und Fahrgerät noch braucht. Dafür ist auch ein Preis von etwa 230 Euro gerechtfertigt. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Detaillierung; sehr feine Bedruckung. Lok: Sehr gute Langsamfahreigenschaften; tolle Zugkraft; serienmäßige Digital-Schnittstelle

KONTRA Untersuchungs-Datum an Gmhs falsch. Lok: Rauer Motorlauf; etwas zu schnell

PREIS Etwa 230 Euro

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Dass Fleischmann zum Jubiläum aktuelle Fahrzeuge und keine Repliken in die Packung steckt, freut Modellbahner wie Sammler.



Sieht man vom dritten Spitzenlicht ab, weiß das Modell der Hammer 094 730-9 durchaus zu gefallen.

Als beim Vorbild des SMDV-Sondermodells am 24. Dezember 1974 das Feuer erlosch, schied die letzte DB-Güterzugtenderlok aus dem Dienst.

Weihnachts-Ruhe

Robust und ausdauernd waren sie, die preußischen T 16.1. Und das gilt auch fürs H0-Exklusivmodell der 094 730-9, das SMDV in Kooperation mit Fleischmann noch rechtzeitig vor den Festtagen aufgelegt hat. Immerhin hat die Nürnberger Basiskonstruktion auch schon ihre 24 Jahre auf dem Kesselscheitel.

Sicher, Fleischmanns 94 macht auch als Modell der Ex-Vohwinkeler, zuletzt im Bw Hamm G stationierten 094 730-9 durchaus noch eine recht passable Figur, aber abgesehen von der Brünierung der Räder blieb eine Modellpflege, insbesondere der Antriebstechnik, aus.

Das mindert den Fahrgenuss, denn bei niedrigem Tempo übertönt ein Knarzen, bei höheren Geschwindigkeiten in ein vernehmbares Sirren übergehend, selbst den Skischleifer der Wechselstromausführung, die unsere Probefahrt absolvierte. Da hilft auch die an sich erfreuliche Ausrüstung mit einem den Durchblick durchs eingerichtete Führerhaus etwas störenden multiprotokollgeeigneten ESU-Decoder, der in der um 70 Euro billigeren Gleichstromversion fehlt, nicht wesentlich weiter.

Die Fahrwerte geben nämlich schon im Analogbetrieb keinen Anlass zur Klage. Rangieraufgaben sind vorbildgerecht zu lösen, denn die Maschine fährt ruckfrei ab wenig mehr als 4 km/h, dank des Seitenspiels aller fünf Treibradsätze auch im engen Gleisbogen. Mit zwei Haftreifen ausgestattet, spielt die Tenderlok ihre Zugkraft selbst noch bei höherem Tempo – bei voll aufgedrehtem Fahrregler satte 109 km/h – und auf der Achtprozent-Rampe aus.

Auslauf, Stromabnahme und Verarbeitung sind weitere Pluspunkte. Fehlende NEM-Kupplungsschächte, Fahrgeräusche, unansehnliches drittes Spitzensignal, fehlende Revisionsdaten auf der Pufferbohle und Preis trüben dagegen den Gesamteindruck. *Karlheinz Haucke*

Das Innenleben: Neben der konventionellen Antriebstechnik, der Motor immerhin mit integrierter Schwungmasse, wirkt der Decoder futuristisch.

AUF EINEN BLICK

PRO **Fahrwerte; Zugkraft; Stromabnahme; Auslauf dank Schwungmasse; Decoder; solide Verarbeitung; Anschriften, soweit vorhanden, vorbildgetreu**

KONTRA **Fehlende Revisionsdaten; drittes Spitzensignal; keine NEM-Schächte; Antrieb; Preis**

PREIS **239 Euro**

URTEILE

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Lokführer gehört immer noch zu den Traumberufen. Uhlenbrocks Fahrpult Profi-Control bietet sehr vorbildnahe Spielmöglichkeiten.

Kult-Pult



An diesem Fahrpult fühlt sich der Modellbahner wie ein richtiger Lokführer.

Welcher Eisenbahnfreund hat noch nicht davon geträumt, im Führerstand eines Triebfahrzeugs zu sitzen oder zu stehen und einen Zug zu steuern? Neben der Verantwortung für Leib und Leben anderer fehlt auf der Modellbahn bislang vor allem ein Führerstand zum rechten Lokführer-Gefühl.

Da hat der Elektronik-Spezialist Uhlenbrock nun Abhilfe geschaffen. Dem Profi-Control getauften Fahrgerät sieht man an, dass die Entwickler die Führerstände der klassischen Bundesbahn-E- und Dieselloks vor Augen hatten. Auch wenn Profi-Control nur ein Bruchteil der Anzeigen und Bedienelemente des Vorbilds aufweist, erfordert die Bedienung schon ein gerütteltes Maß Aufmerksamkeit, macht aber einen Heidenspaß.

Wer seine Anlage mit der Intellibox oder Fleischmanns Twin-Center betreibt, kann Profi-Control bis zu acht Lokomotiven zuweisen. Die Vorgehensweise ist in der Anleitung ausführlich beschrieben. Mit etwas Übung kann man in etwa zehn Sekunden mit fünf Handgriffen die Loks am Fahrgerät wechseln. Großanlagenbesitzer sollten stetig kreisende Züge besser mit der Zentrale steuern und am Profi-Control die Fahrt auf dem Führerstand einer einzigen Lokomotive genießen.

Im Bahnbetriebswerk (Bw) steht eine 215 (Adresse 5) bereit, die einen Kesselwagen-Ganzzug befördern soll. Der Lokführer begibt sich auf den Führerstand und bringt zunächst den Hauptschalter (Hebel links) in die neutrale Position und betätigt die Nothalt-Taste. Nun schaltet er das Licht aus und betätigt die Sonderfunktionstaste 5. Ein nochmaliges Drücken der Nothalttaste bestätigt die Auswahl. Nun ist der Hauptschalter auf Fahrt zu legen und der Bremshebel (rechts) nach oben zu drehen, um jetzt das aus Metall gefertigte Handrad einige Stufen nach rechts aufzuschalten. Sanft setzt sich die schwere Diesellok in Bewegung und gleitet über die Weichenstraßen in Richtung Güterbahnhof. Die Aufmerksamkeit gilt dabei nicht nur der Fahrt selbst, sondern auch der Geschwindigkeit, denn mehr als 30 km/h sind nicht zugelassen, also Schaltrad nach links drehen, den Bremsschalter auf die erste Stufe legen und Bremse lösen, sobald das vorgeschriebene Tempo anliegt.

Digitale Loks mit Sound machen Illusion perfekt

Nach einigen Sägefahrten ist der Kesselwagen-Zug in Sicht. Einmal kurz beschleunigt und das Schaltrad in Nullstellung gebracht. Mit wenig mehr als Fußgängertempo rollt die Maschine auf die Wagengarnitur zu. Jetzt kurz anbremsen und... -rumms-, das war etwas unsanft. Zudem vergaß der Lokführer, die Sifa-Taste zu betätigen, was mindestens alle 30 Sekunden zu geschehen hat, missachtete die Warnlampe, die 15 Sekunden leuchtete, was das Fahrpult anschließend mit einem Warnton quittiert. Dessen Mahnung sollte binnen zehn Sekunden Folge geleistet werden, andernfalls leitet Profi-Control umgehend eine Notbremsung ein. Die Sifa spricht übrigens nur bei gerade angewählten Adressen an, andere fahrende Züge werden nicht überwacht. Natürlich ist die Sifa-Funktion abschaltbar.

Bringt man bei 100 km/h den Fahrstufenschalter in Nullstellung, so kommt der Zug nach etwa eineinhalb Minuten zum Stillstand. Für vorbildgerechte Fahreigenschaften stellte man bislang die Massensimulation am Decoder ein. Damit das Fahrzeug auf Befehle der Profi-Control ohne große Verzögerung reagiert, ist es sinnvoll, die Beschleunigungs- und Verzögerungseinstellung der Decoder im unteren Viertel des Wertebereichs zu belassen. So wird auch beim Beschleunigen eine zu große Differenz zwischen tatsächlicher und am Fahrpult abzulesender Geschwindigkeit vermieden. Der Tachometer zeigt fahrstufenabhängig Werte bis 140 km/h an. H0-Bahnern, die ihre Fahrzeuge exakt den Vorbild-Werten anpassen wollen, sei Fleischmanns Tacho-Wagen empfohlen.

Weiter gesteigert wird die Freude am Fahren durch den Einsatz eines digitalen Triebfahrzeugs mit Geräuschbaustein. Der Spaß, den man beispielsweise mit Rocos 232 hat, die mit ESUs Loksound-Decoder ausgestattet ist, lässt sich nicht beschreiben, den muss man erfahren.

Die vorbildnahe Bedienung sollte dem Interessierten aber satte 580 Euro wert sein; ohne Zentrale versteht sich. Dafür erwirbt man ein modernes Fahrpult, das dauerhaft gesteigerten Spielspaß garantiert. Wer die Mittel des diesjährigen Lokomotiv-Etats zum Kauf der Profi-Control zweckentfremdet, hat mehr Freude an den Maschinen, die er bereits besitzt. Versprochen!

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Vorbildähnliche Bedienung; Hebel und Schaltrad aus Metall; mit Intellibox multiprotokollfähig; auch analog zu betreiben

KONTRA Hoher Preis

PREIS Etwa 580 Euro

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

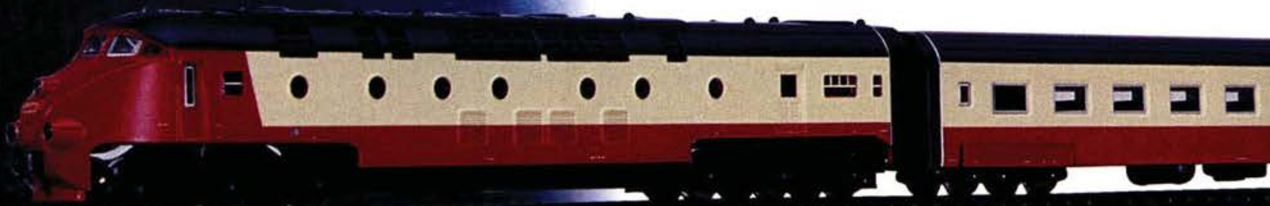
Das unverwechselbare Design der Stirnseiten wurde überzeugend ins Modell übertragen.

Wenn ein deutscher Modellbahn-Hersteller einen Triebwagen präsentiert, den die niederländischen und die Schweizer Staatsbahnen mit amerikanischer Technik auf die Räder stellen, so ist der RAm fürwahr ein internationaler Zug.

Der Motorwagen des Vierteilers besitzt beim Vorbild zwei Dieselmotoren und elektrische Kraftübertragung. Dem Modell genügt dagegen eine einzige Antriebsquelle. Die in Europa seltene Achsfolge A1A' A1A' mit einer nicht angetriebenen Laufachse in jedem Drehgestell, findet sich auch im Modell wieder. Dank zweier Haftreifen wäre der vierteilige Triebzug in der Lage, in der Ebene 26 weitere Mittelwagen zu befördern. Auch im Hochgebirge wäre der Motorwagen im Gegensatz zum Original ohne weiteres in der Lage, mehr als die drei üblichen Mittelwagen zu ziehen. Dabei erzogen die Konstrukteure ihrem TEE eine vornehme akustische Zurückhaltung an. Auch der absolut taumelfreie Lauf und

Trans-Europ

Modellbahngerecht kurze TEE-Züge sind rar. Mit dem RAm offeriert Minitrix den N-Bahnern einen kompletten Klassiker.

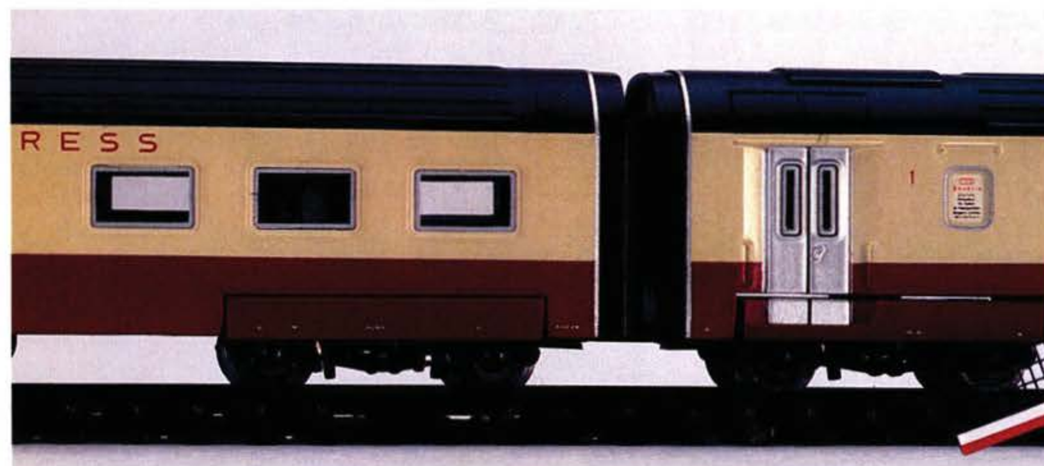




Die Stirn- und Innenbeleuchtung verbreiten ein gleichmäßiges, angenehmes Licht.



Um das Passieren von Radien ab 195 mm zu ermöglichen, mussten die Schürzen im Drehgestellbereich ausschwenken.

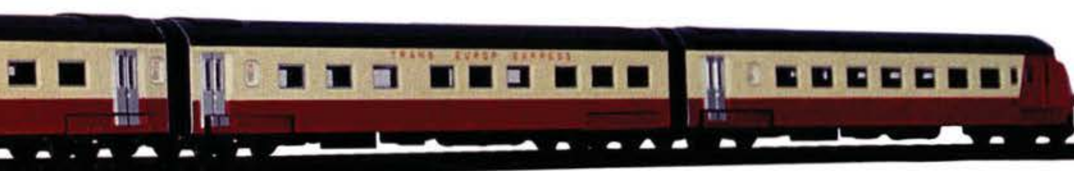


Die Bedruckung geriet konturenscharf. Der Spalt um die beweglich ausgeführten Schürzen fällt im Betrieb kaum auf.

der komplett eingerichtete und zudem beleuchtete Innenraum tragen zum Wohlbefinden der N-Passagiere bei. Dass die kleinen Leute das Zuglaufschild lesen können, versteht sich bei Trix von selbst. Auch alle anderen Anschriften kann man unter der Lupe entziffern. Interessanterweise fahren die beiden Mittelwagen von RAm 501 als TEE Edelweiß von Zürich nach Amsterdam, während der Steuerwagen als TEE Bavaria nach München unterwegs ist. RAm 501 verunglückte übrigens als Bavaria am 9. Februar 1971 bei Aitrang, worauf auf der Relation Zürich – München nurmehr lokbespannte Züge verkehrten.

Dass das Modell aufgrund zu hoher Geschwindigkeit entgleist, ist nicht zu befürchten. Bei 12 Volt erreicht der Zug moderate 226 km/h. Bei etwas mehr als 9 V liegt das Vorbild-Höchsttempo von 140 km/h an. Bei Stromunterbrechung rollt die Garnitur noch 7,7 Zentimeter weiter. Das ist das Verdienst der beiden großen Schwungmassen. Bei der Dimensionierung →





Der RAm verband zeitweise auch seine beiden Heimatländer, die Niederlande und die Schweiz, miteinander.

Mess- und Datenblatt

Modell Eisen Bahner

RAm 501 von Minitrix in N

 Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: RAm501 der SBB
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001/2002
Epoche: IV
Katalognummer: 12224
Im Handel seit: November 2002
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: Motorwagen 112 g, Abteilwagen 48 g, Speisewagen 52 g, Steuerwagen 55 g
Kleinster befahrener **Radius:** 195 mm
Kupplung: Fahrzeuge untereinander durch kulissengeführte Kuppelstange verbunden, keine Kupplung mit weiteren Einheiten vorgesehen
Normen: NEM, CE
Preis: 280 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer von allen Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor mit schräg genutetem Anker
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot, Innenbeleuchtung in Personenwagen
Digitale Schnittstelle: NEM, für Selectrix-Decoder

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die beiden äußeren Achsen beider Drehgestelle
Schwungmasse: Zwei, ø 10 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 23 Gramm (Zug mit 106 Achsen)
3 % Steigung: 17 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
8 % Steigung: 11 Gramm (Zug mit 50 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Rahmen-Abdeckung abziehen, Gehäuse abspreizen, am hinteren Ende anheben, nach vorne schieben und abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses und Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Ersatzteilblatt
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 60 Prozent für N

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Gesamtl. Triebzug	97160	607,3	614
Länge Motorwagen	23900	149,4	152
Drehgestellachsst. Motorw.	4500	28,1	28,3
Raddurchmesser Motorw.	1000	6,3	6,4
Drehzapfenabst. Motorw.	15875	99,2	99,4
Länge Mittelwagen	23900	149,4	151
Raddurchmesser Mittelw.	940	5,9	5,7
Drehzapfenabst. Mittelw.	18300	46,3	113,6
Drehgestellachsst. Mittelw.	2700	16,9	16,9
Höhe über SO	4047	25,3	26,1
Größte Breite	2939	17,7	18,2

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	4	6	-
Kriechen	4	6	-
U_{Nenn}	12	224	230
$V_{Vorbild}$	9,3	140	80
Bei 100 km/h	7,6	100	38

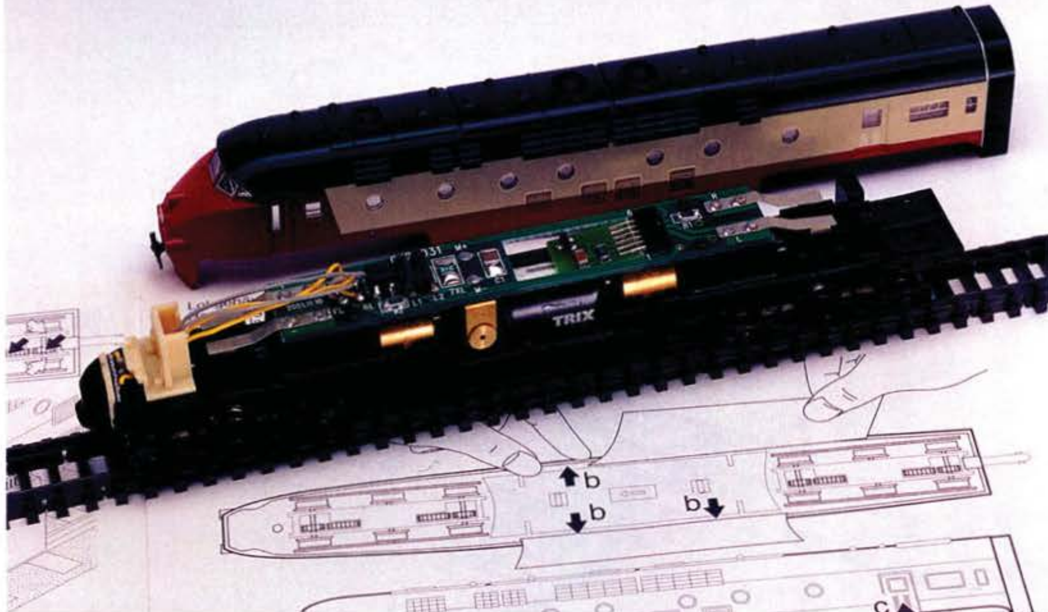
der Halteabschnitte auf seiner Anlage sollte der Besitzer zu den Auslauf-Werten die Stromabnahme-Basis von insgesamt 59 Zentimetern hinzurechnen, da alle Wagen Strom aufnehmen und elektrisch nicht verbunden sind. Eine Minimal-Geschwindigkeit von 6 km/h bei 4 V ist ein Indiz für die gute Getriebeabstufung.

Um die vorbildgerechten Schürzen im Drehgestellbereich bei gleichzeitig guter Kurvenläufigkeit zu realisieren, werden diese Teile drehbar im Wagenboden gelagert. Auf Höhe der Drehzapfen werden die Drehgestelle so eingeklipst, dass sie quer zur Fahrtrichtung kippbar sind. Dass zwischen den Schürzen und dem Rahmen ein Spalt bleibt, fällt eigentlich nur bei Kurvenfahrt ins Auge.

Begegnet man dem fein gravierten Motorwagen in Augenhöhe, so fällt der große Abstand zwischen Drehgestellblenden und Rahmen auf. Aufs Vorbild umgerechnet beträgt die Differenz 38 Zentimeter. Das ist gerade bei einem so eleganten Fahrzeug zu viel, selbst wenn man normalerweise das Modell eher von oben betrachtet. Mit der Gravur der beim Original nach Baldwin-Lizenz gefertigten Drehgestelle kann man dagegen zufrieden sein. Das Design des Motorwagens kann die Verwandtschaft mit den ebenso eleganten wie wuchtigen amerikanischen Personenzug-Dieselloks nicht leugnen. Die beiden unteren Stirnlampen haben denn auch fast die Dimension eines Hauptscheinwerfers einer E-Unit.

Hinter der Tür und den rechteckigen Fenstern im hinteren Fahrzeugteil verbargen sich beim Vorbild Gepäck- und Diensträume. Sehr passgenau sitzen die Fenster bei allen Fahrzeugen in ihren Laibungen. Dass die Führerstandstüren von Motor- und Steuerwagen Übersetzfenster besaßen, müsste im Modell durch einen mittigen Quersteg angedeutet sein. Und die Fenster der Mittelwagen fielen

zu niedrig aus. Die Trennkante zwischen rotem und elfenbeinfarbenen Bereich müsste näher bei den Fenstern liegen. So reicht der elfenbeinfarbene Lack beim Vorbild über einen im Modell nicht nachgebildeten abgeschrägten Übergang in den Dachbereich hinein. Für den Schriftzug „Trans-Europ Express" am Speisewagen gilt dasselbe. Bei letzterem fielen die Blechflächen zwischen den Fenstern so breit aus, dass ein Fenster einfach weggelassen wurde. Die Hauptabmessungen sämtlicher Fahrzeuge offenbaren zwar Abweichungen, die jedoch dem harmonischen Gesamteindruck nicht schaden.

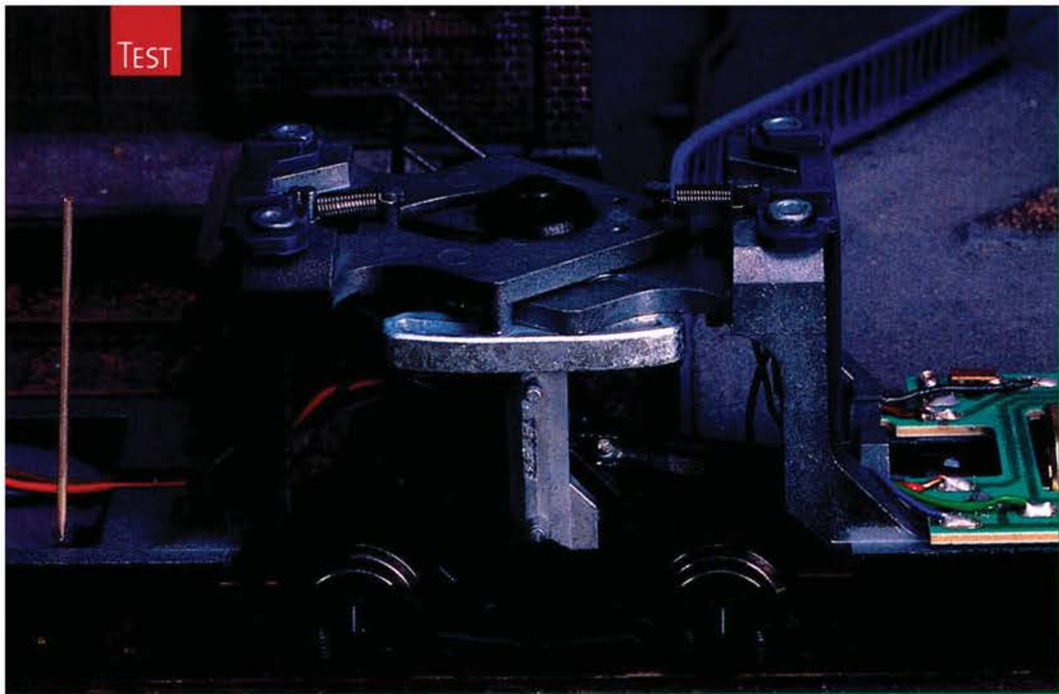


Das Innenleben mit kräftigem und leisem Antrieb, digitaler Schnittstelle und LED-Beleuchtung gehört zum gehobenen Trix-Standard.

Auch im Modell wird auf Anhieb die Verwandtschaft der Mittelwagen zu den so genannten SBB-Leichtstahl-Personenwagen deutlich. Dabei fielen die Drehgestelle angenehm feingliedrig aus. Dass die bei der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) gefertigten Mittelwagen beim Vorbild lediglich 23,9 Meter messen, sorgt bei dem Minitrix-TEE im Verein mit der Kurzkupplungskulisse auch in modellbahntypischen engen Radien für ein harmonisches Zugbild. Die Verbindung zwischen den Wagen wird durch starre Stangen hergestellt.

Die Lackierung des Prestige-Zuges wird hohen Ansprüchen gerecht. So gefallen die scharfen Farbtrennkanten der aus einem Stück gespritzten Gehäuse selbst unter der Lupe. Etwas dunkel, aber trotzdem gut zu einer im Betrieb stehenden Garnitur passend erscheinen die grau gespritzten Dächer.

Für etwa 280 Euro erhält man einen kompletten Triebzug, der ausgezeichnete Fahreigenschaften bei hervorragender Laufruhe aufweist. Die Innenausstattung samt -beleuchtung käme durch maßstäbliche Fenster noch besser zur Geltung. *Jochen Frickel*



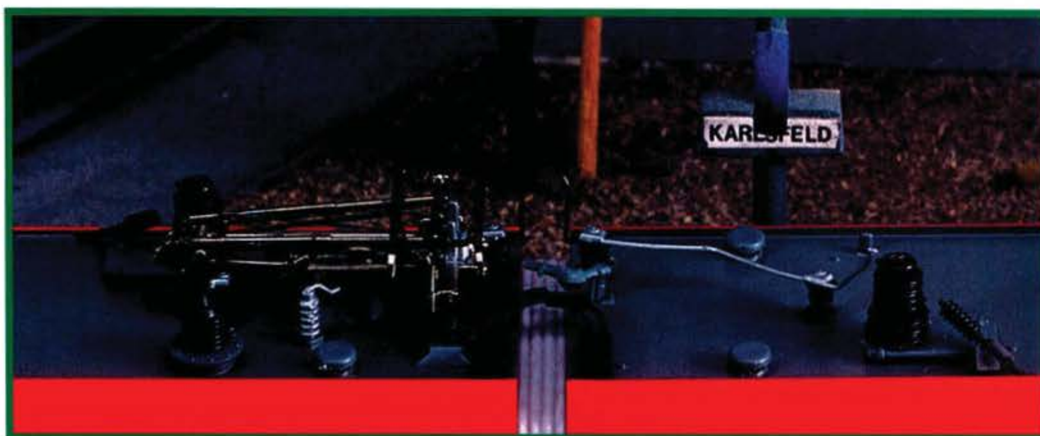
Die Konstruktion der gut zugänglichen Jakobsdrehgestelle war eine Herausforderung, die gelang.

Die Zeit der ET 420 im S-Bahn-Verkehr geht zu Ende. Die Nachfolgebaureihe ET 423 steht nun auch als H0-Modell von Roco in den Startlöchern.

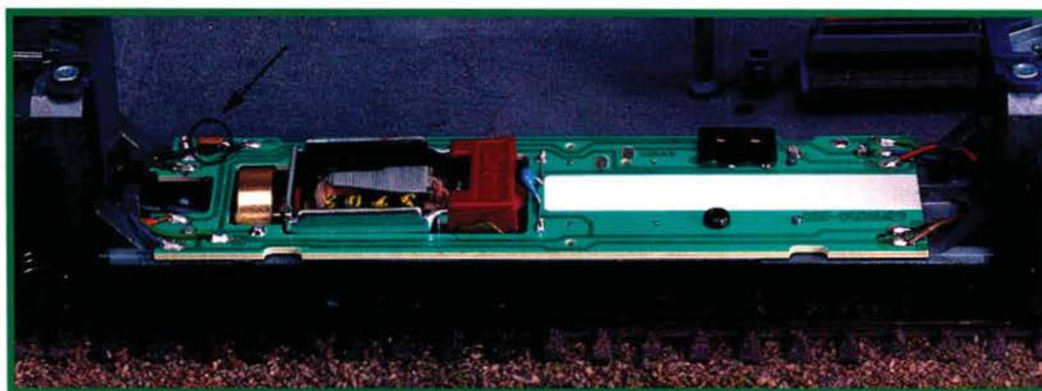
Schnell-Bahn

Seit zwei Jahren führt die DB AG nun die Baureihe 423 als Nachfolger der bereits legendären ET 420 ein, die nunmehr 30 Jahre in München und später auch in Frankfurt und Stuttgart im S-Bahn-Verkehr laufen. Nachdem Roco bereits viele Jahre die Baureihe 420 im Programm führt, war es nur naheliegend, dass die Salzburger auch den Nachfolger bauen würden.

Vorbei ist die Zeit der auffälligen blau-weißen und orange-weißen S-Bahn-Züge. Die neuen Einheiten erscheinen im standardisierten Nahverkehrsrot. Auch für die Fahrgäste hat sich einiges verändert: Die alten 420-Züge waren dreiteilig und zwischen den Wagen bestand keine Übergangsmöglichkeit. Ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis in den Großstädten veranlasste die Bahn, durchgängig begeh- →



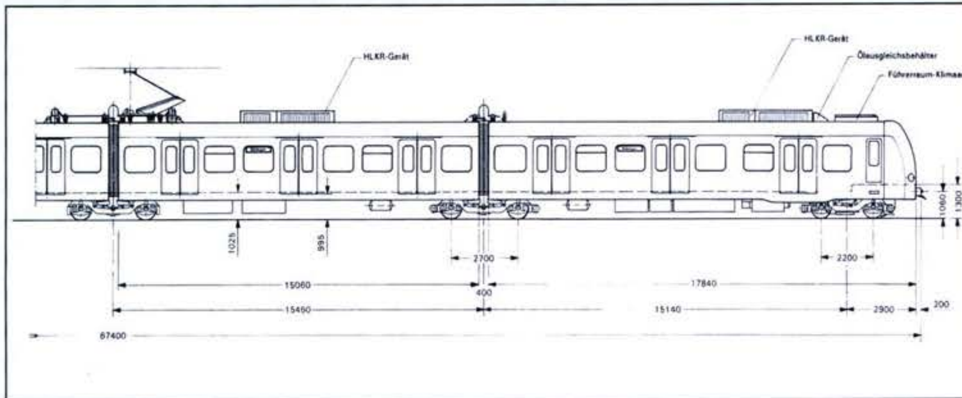
Bei der Dachausrüstung gibt es keine Beschwerden: Anordnung und Proportionen der Isolatoren stimmen.



Motorwagen mit gut verstecktem Motor unter der Einrichtung und Jumper für digitale Mehrfachtraktion (Pfeil).

MESS- UND DATENBLATT

BR 423 der DB AG von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: 423 004, 433 004, 433 504 und 423 504 der DB AG
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: V
Katalognummer: 63050
Im Handel seit: November 2002
Andere Ausführungen: Wechselstrom
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 840 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Fest gekuppelt
Normen: NEM, CE
Preis: 300 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

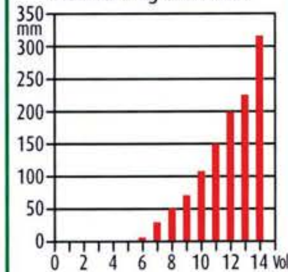
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über vier Achsen in zwei Jakobs-Drehgestellen mittels Radsatzinnenschleifern
Motor: Fünfpoliger Motor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht
Schnittstelle: NEM 652

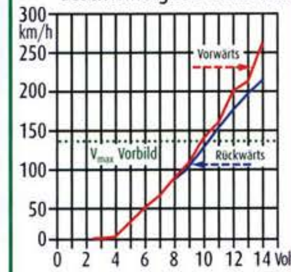
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Kardanwellen auf mittleres Jakobs-Drehgestell
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ohne Probleme in der achtprozentigen Steigung

Service

Gehäusedemontage: Gehäuse abspreizen und anheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zurüstteile: Kupplung für Mehrfachtraktion
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen und eine ausführliche Ersatzteilliste
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	67400	775	778
Länge der Endwagen	17840	205	206
Länge der Mittelwagen	15060	173	173
Achsstand im Jakobs-Drehgestell	2700	31	31
Höhe über Wagenkasten	3775	43	43
Länge der Faltenbalge	400	4,6	4,7

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S (mm)
Anfahren	2,5	<1	-
Kriechen	3	<1	-
U_{Nenn}	14	270	310
$V_{Vorbild}$	≈10	140	≈120
bei 100km/h	8,5	100	60

bare Züge zu fordern. Ferner durften die neuen Züge wegen der Bahnsteiglängen in den Tunnelbahnhöfen nicht länger werden. Die Antwort der Industrie war ein vierteiliger Zug, mit Jakobs-Drehgestellen, bei denen sich jeweils zwei Wagenkästen ein Drehgestell teilen.

Für die Roco-Konstrukteure muss der 423 ebenfalls eine spannende Aufgabe gewesen sein, die sie auch bezüglich des Chassis und der Kunststoff-Wagenkästen perfekt maßstäblich umsetzten. Proportionen und Dimensionen stimmen genau. Der Detaillierungsgrad ist hoch. Vor allem auf dem Dach fallen die freistehenden Details auf. Wagenübergreifende Leitungen wirken authentisch wie die gesamte elektrische Dachausrüstung. Vorsicht mit den vielzahligen kleinen Außenlautsprechern, sie sind empfindlich und schnell abgebrochen! Auch der Wagenboden ist ausreichend detailliert. Die auffälligen LZB-Antennen fehlen genauso wenig wie etwa Druckluftbehälter. Die Stirnfronten der etwas gewöhnungbedürftigen 423-Züge stimmen mit dem Vorbild überein. Die Wagenkästen weisen eingesetzte Fenster auf, deren Tönung etwas dunkel ausfiel, so dass von der vorhandenen Inneneinrichtung kaum etwas zu erkennen ist. An der Lackierug ist kaum ein Makel auszumachen und die Bedruckung ist gestochen scharf. Roco hat nicht einmal die roten Leuchtdioden in den Türöffnern vergessen!

Gute Detaillierung, aber rasantes Fahrverhalten

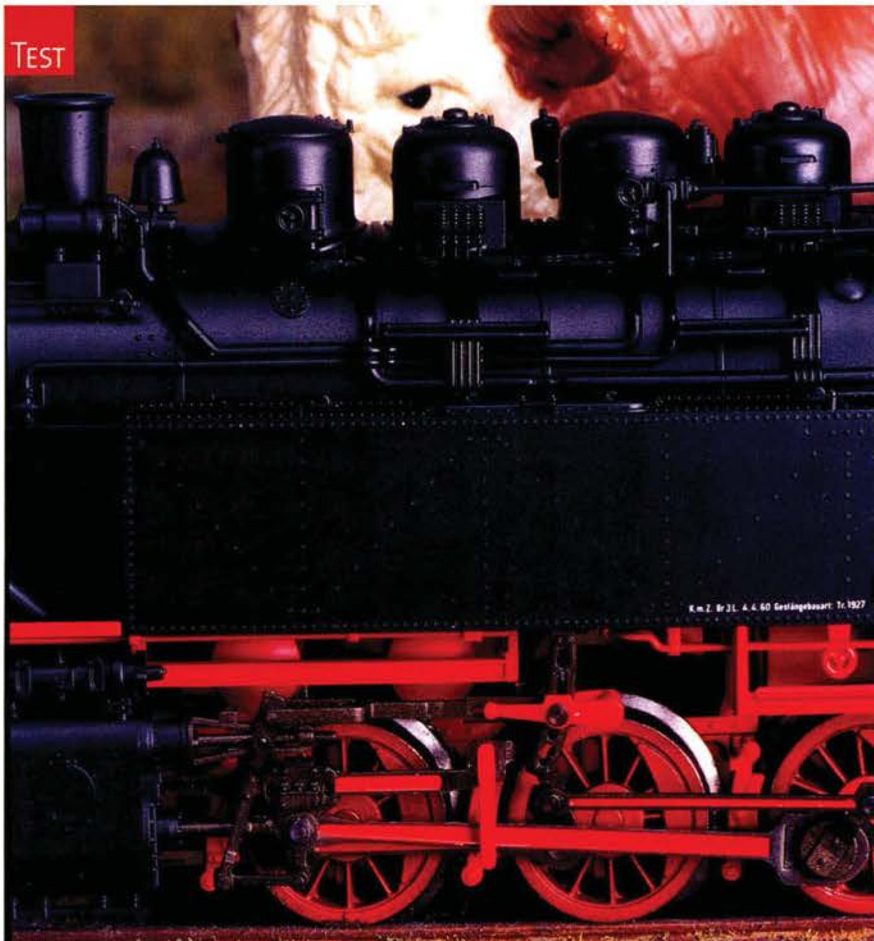
Nicht so makellos sind die Fahreigenschaften: Zwar fährt der Zug ruhig und insgesamt ausgewogen, jedoch leider zu schnell. In einer Fahrtrichtung (423.0 voraus) erreicht er bei 14 Volt mit 270 km/h beinahe die doppelte Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h. In



Die Front mit den hell eingefassten Lampen und der gut gemachten Zugzielanzeige ist gut gelungen.

der anderen Richtung sind es immer noch 221 km/h. Bei knapp über 2 Volt fährt die S-Bahn an. Der Antrieb erfolgt auf das mittlere Drehgestell, an dem vier Haftreifen arbeiten. Eine achtprozentige Steigung ist für den ET423 deshalb kein Problem. Die Stromabnahme erfolgt über die beiden anderen Jakobsdrehgestelle. Bemängeln muss man die schwache fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung, die erst ab ungefähr 10 Volt mit gutem Willen erkennbar ist. Hier kamen nur die Digitalbahner, für die der ET423 (auch in Mehrfachtraktion) vorbereitet ist, durch die Verwendung von 16-Volt-Birnchen zu ihrem Recht.

Der Kunde erhält für etwa 300 Euro ein insgesamt gutes Fahrzeug für das Stuttgarter S-Bahn-Netz. Die Münchner-Variante wird sicher auch noch kommen. *Stefan Alkofer*



Feinste Gravuren, separat angesetzte Leitungen und eine sehr schöne Steuerung machen das Modell zu einem Augenschmaus.

Rangierbulle

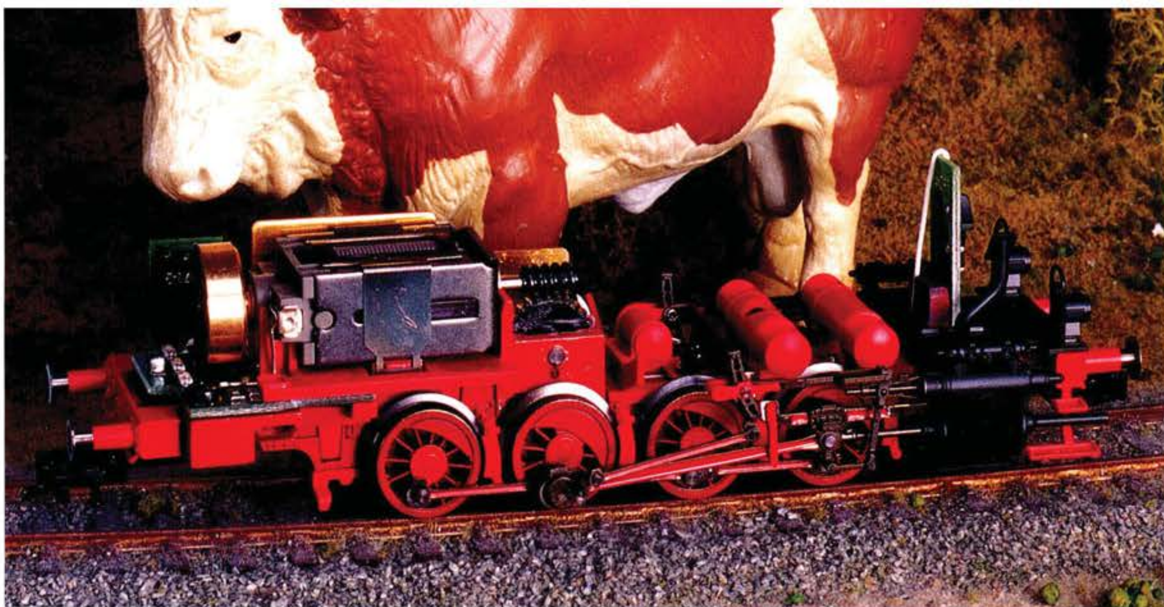


Ein fein detailliertes Modell der Einheits-Rangierlokomotive Baureihe 81 ist jetzt bei Fleischmann in H0 erhältlich.

Im Rahmen des Einheits-Lok-Programms der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) waren auch Rangierloks mit drei oder vier Achsen und unterschiedlichen Achslasten vorgesehen. Die vierachsige 17,5-Tonnen-Maschine kam ab 1928 als Baureihe 81 in Fahrt und war in vielen Bauteilen identisch mit der kleineren BR 80, sah ihr folglich auch sehr ähnlich. Das einzige ausgeführte Baulos umfasste zehn Maschinen, die Hanomag alle im selben Jahr lieferte.

Nach 1945 verblieben alle zehn Stück auf dem Gebiet der späteren Bundesbahn. Als Splittergattung musterte die DB diese Type bis Anfang der 60er-Jahre aus. Einzig 81004 überlebte: Sie ist heute im Bestand des Arbeitskreises Historischer Zug „Hessencourrier" in Kassel.

Fleischmanns in H0 nachgebildete 81006 ist gut getroffen. Sehr gut setzten die Nürnberger die Hauptmaße um. Besonders gefällt das filigrane Fahrwerk mit Metallgestänge, das durch die brünierte Ausführung nicht fabrikneu aussieht, sondern betriebsverschmutzt, aber gut gepflegt. Auch sonst fallen im Fahrwerksbereich viele Details wie Rangierergriffe und -tritte oder die Kolbenstangenschutzrohre auf. Auch am Kessel findet der Modellbahner allerhand separat angesetzte Leitungen, Tritte und Ventile. Und die feinen Niete an den Wasserkästen und am Führerhaus sind ein Gedicht. Warum die Fleischmänner der guten Maschine keine durchbrochenen Handräder spendieren, bleibt indes schleierhaft. Ohne jeglichen Makel präsentiert sich die Beschriftung. Die am 14. Februar 1962 z-gestellte 81006 trug einen aufgedruckten DB-Keks, →



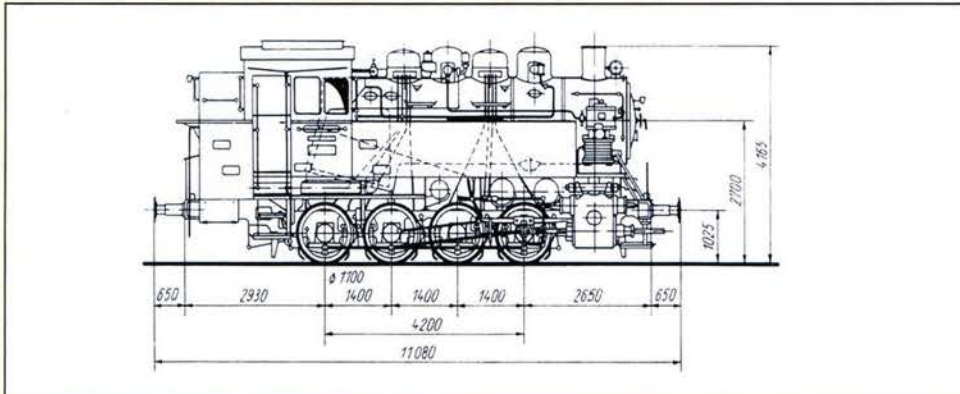
Hinter der Schwungmasse sitzt die sechspolige Digitalschnittstelle. Zwischen dem nebenan platzierten Messingblech und dem Gehäuse bleibt Raum für Fleischmanns Twin-Decoder 6839 oder 6846.

Die fein detaillierte 81 macht sich vor einer Übergabe nützlich.

MESS- UND DATENBLATT

81 der DB von Fleischmann in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 81006 der Deutschen Bundesbahn (DB)
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002
Epoche: III
Katalognummer: 4081
Im Handel seit: November 2002
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 194 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Fleischmann-Kurzkupplungskinematik, Austausch gegen andere Kupplungen möglich
Normen: NEM, CE
Preis: 170 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer von 4 Lok- und 4 Tenderrädern
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal beidseitig
Digitale Schnittstelle: NEM 651

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse, andere Treibachsen werden über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, ø 13,5 x 5 mm
Haftreifen: Zwei, auf dritter Kuppelachse
Zugkraft:
Ebene: 41 Gramm (Zug mit 60 Achsen)
3 % Steigung: 40 Gramm (Zug mit 40 Achsen)
8 % Steigung: 31 Gramm (Zug mit 24 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Die Handgriffe sind in der Bedienungsanleitung gut beschrieben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Tender-Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Zwei Originalkupplungsimitationen
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit transparentem Thermoplast-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	11080	127,4	127,8
Einzelachsstand	1400	16,1	16,1
Treibraddurchmesser	1100	12,6	12,6
Höhe Schornstein über SO	4165	47,9	47,7
Gesamtachsstand	4200	48,3	48,3

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,6	5	-
Kriechen	2,4	3	-
U_{Nenn}	14	86	227
$V_{Vorbild}$	8,5	45	65
V_{max}NEM	11,0	63	128

aber noch erhabene Nummernschilder. Zwei Jahre zuvor hatte sie noch eine L2-Untersuchung erhalten, wie es auch der entsprechende konturenscharf aufgedruckte Schriftzug an der vorderen Pufferbohle aussagt.

Fleischmanns 81 setzt sich bei 2,6 Volt mit umgerechnet 5 km/h in Bewegung. Einmal in Fahrt, lässt sich die Spannung auf 2,4 Volt herunterregeln, wo die Lok dann deutlich langsamer als mit Schrittgeschwindigkeit kriecht. Bei 8,5 Volt erreicht die Lok die Vorbildhöchstgeschwindigkeit, die nur 45 km/h betrug. Die nach NEM noch zulässige Geschwindikgkeit von 63 km/h wird bei 11 Volt erreicht. Bei 14 Volt allerdings eilt die Maschine mit stolzen 86 km/h über die Gleise. Dennoch steht auch im vorbildgerechten Geschwindigkeitsspektrum ein

Die Tenderlok zeigt eine erfreulich hohe Zugkraft

ausreichend großer Regelbereich zur Verfügung. Bei höherem Tempo entwickelt die Lok auch ein wahrnehmbares Fahrgeräusch, das zu moderatem Tempo mahnt. Erfreulich ist die ab 3,1 Volt deutlich erkennbare Beleuchtung, auch wenn die weißen Einsätze der oberen Spitzenlampen den Licht-Austritt etwas einschränken, aber den gelben Schein der LED mildern.

Dass der Testtitel nicht zufällig gewählt wurde, zeigt die Messung der Zugkraft. In der Ebene setzt die Lok 15 vierachsige Reisezugwagen in Bewegung. Bei drei Prozent dürfen es noch zehn, bei acht Prozent noch sechs dieser Waggons sein. Angetrieben wird die Lok durch einen dreipoligen Motor über ein Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf die dritte, mit Haftreifen bewehrte Kuppelachse, die also wie beim Vorbild die Treibachse ist. Die Stromabnahme erfolgt über Innenschleifer an al-

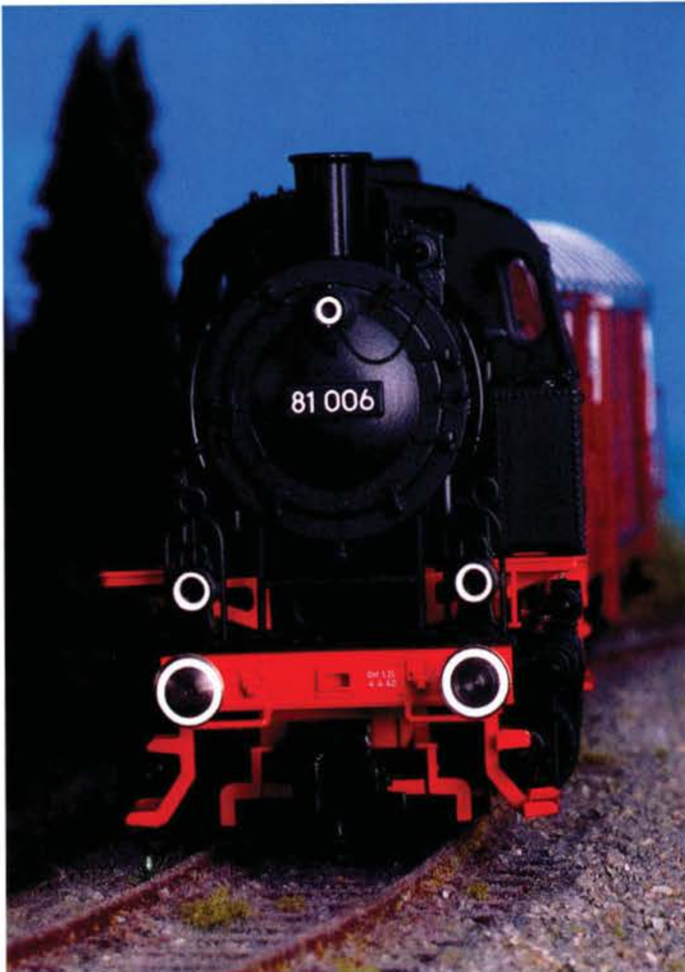
len vier Radsätzen, so dass auch in größeren Weichenstraßen eine sichere Stromaufnahme gewährleistet ist. Die zweite und vierte Achse sind federnd im Rahmen gelagert.

Die Demontage des Gehäuses ist für das Ölen der Motor- und Getriebelager oder den Einbau eines Digitaldecoders erforderlich. Dazu löst man, wie in der Anleitung anschaulich beschrieben, drei Schrauben im Fahrzeugboden und hebt das Gehäuse zunächst hinten, dann erst vorne an. Beim Zusammenbau allerdings ist etwas Fingerspitzengefühl erforderlich. Zunächst fädelt man vorsichtig die beiden Einströmrohre so weit ein, dass sie hinter der rot lackierten Umlauf-Stütze verschwunden sind. Nun zieht man das Gehäuse behutsam so weit nach hinten, dass die am Gehäuse angespritzten rote/n Frontleitern beim Aufsetzen des Aufbaus nicht mit den Bügeln der Lampen kollidieren.

Erfreulich ist das Auslaufverhalten der Lok. Bei der nach NEM zulässigen Höchstgeschwindigkeit rollt der Rangierbulle etwa 13 cm weit, und bei vorbildgerechten 45 km/h sind es immerhin noch 6,5 cm. Das wird dank einer Schwungmasse von 13,5 mm Durchmesser und 5 mm Stärke erreicht. Sie garantiert einen gleichmäßigen Lauf bei Rangiertempo und hilft auch über stromlose Weichen-Herzstücke hinweg.

Diese Qualität hat natürlich ihren Preis, und obwohl sich die 81 für kleine Heimanlagen geradezu anbietet, ist sie kein Einsteigermodell. Mit etwa 170 Euro sollte der Modellbahner kalkulieren. Er erhält ein Modell, das im Sinne des Wortes seinen Preis wert ist.

Henning Bösherz, Jochen Frickel



Der schwarze Vierkuppler wirkt in der Stirnansicht deutlich eleganter als das kraftstrotzende Huftier. Das Loch in der Pufferbohle nimmt bei Bedarf die Originalkupplungsimitation auf.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

NOCH BIS SO 02.02.2003

Ausstellung: Großstadt-Durchbruch – Die Berliner U-Bahn vor 100 Jahren. Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin, Tel. (030)902540. Montags, 24., 25., 31.12. geschlossen.

Ausstellung: Architektur der Berliner S-Bahn. Deutsches Technikmuseum. Adresse, Öffnungszeiten siehe oben.

SA 14.12 UND SO 15.12.

Nikolausfahrten mit preußischem Dampfzug der Museums-Eisenbahn Minden. Tel. (0571)580337.

Fahrten auf der Preßnitztalbahn. Auch 27. bis 31.12.2002 und 01.01.2003. (7)

SA 14.12. BIS SO 22.12.

Nikolausfahrten Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, jeweils Sa/So. www.museumseisenbahn.de, Tel. (04252)93000.

SO 15.12.

Gießen – Alsfeld – Fulda mit Schienenbus. Tel. (06406)6596.

Werkstattkehraus der Freunde der Zahnradbahn Honau-Lichtenstein, Vereinsgelände am Reutlinger Westbahnhof, Tübinger Str. 21, 11 - 18 Uhr. Info: www.zhl.de

Sonderfahrten Augsburg – Markt Wald der Initiative Bayernetz. Tel. (0911)471743 od. (0162)6434854.

Nikolausfeier im Alten Bahnhof Lette. Tel. (02546)1393.

Fahrtage bei der Kohlebahn in 04617 Haselbach, ab Bahnhof Meuselwitz. www.kohlebahn.info, Tel. (034343)70740. Auch 26., 27. und 31.12.

Pendelfahrten mit der Handhebeldraisine bei der Berliner Parkeisenbahn. (5)

Nikolausfahrt mit Dampfzug (BR 50) Münster Hbf – Neubeckum. Tecklenburger Land Tourismus e.V., Tel. (05482)703810.

Familienausflug von Leipzig nach Wernigerode. Tel. (0341)9682514.

SO 15.12. BIS DI 17.12.

Advents-Express von München und Nürnberg nach Dresden und Leipzig, IGE Bahntourisik, www.bahntouristik.de, Tel. (09151)817200.

SO 22.12.

Abschied von der Bönnschen Bimmel. Fahrt über die Außenstrecken rund um Bonn. (2)

SA 28.12.

Glühweinfahrt des Hessencourrier Kassel-Wilhelmshöhe Süd – Emstal – Naumburg. www.hessencourrier.de, Tel. (0561)35925.

SA 04.01. BIS MO 06.01.2003

30 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Fahrten mit 01519, 01 1066, 50, 52, 64. (1)

SA 11.01. UND SO 12.01.2003

Dampfzugsonderfahrt mit Bewirtschaftung von Gernrode zum Brocken und zurück. Infos: Heiko Fricke, Tel. (039485)61661.

SA 18.01.2003

Winterfahrt ins Dampflokwerk Meiningen mit 528154-8, ab Leipzig-Plagwitz. Infos: Fa. C. Riedel, (0341)5649556.

SA 01.02. BIS SA 08.02.2003

Ungarischer Schmalspurwinter. DGEG, E.Wedding, Tel./Fax (02364)2103.

SA 08.02.2003

Dampfschnellzug mit 01519 ins Allgäu, ab Tübingen über Aulendorf nach Oberstdorf. (1)

SA 08.02. UND SA 15.02.2003

Dampfsonderzug mit 99 6101 von Nordhausen zum Brocken. Info: www.ig-hsb.de, Tel./Fax (03943)22361.

SA 08.02. BIS SO 16.02.2003

Winterdampf auf der Preßnitztalbahn, jeweils Sa/So, www.pressnitztalbahn.de, Tel. (037343)80800.

SA 22.02. UND SO 23.02.2003

Winterdampf zum Brocken. Infos: Heiko Fricke, Tel. (039485)61661.

SA 01.03. BIS MO 03.03.2003

Dampfparadies Harz, u.a. mit 3 Mallet von Nordhausen zum Brocken. Info: www.ig-hsb.de, Tel./Fax (03943)22361.

SA 01.03. BIS SO 09.03.2003

Mit der Bahn in die Antike. Dampfzug durch Westanatolien. (2)

MODELLBAHN

DAUERAUSSTELLUNG

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Öffnungszeiten unter Tel. (07582) 934028.

BIS SO 30.03.2003

Modellbahnsonderausstellung der FE Naumburg, Ausstellungscenter Schulze & Söhne, Bahnhofstr. 25, 06618 Naumburg. Mo - Fr 16 - 19, Sa/So 10 - 17 Uhr. Tel. (03445)203706.

NOCH BIS SA 14.12.

Weihnachtsausstellung der IG Modellbahn Schkeuditz, bei Möbel Erbe, Infos: www.ig-modellbahn-schkeuditz.de, Tel. (034204)65834.

NOCH BIS SO 15.12.

Modellbahnausstellung des MEC Pirna, VW-Autohaus, Königsteiner Str. 5, 10 - 18 Uhr. Tel. (03501)446869.

NOCH BIS MO 06.01.2003

Vorführungen des EMC Wels/A, Flugplatzstr. 14 bei ÖBB-Traktion, Info: http://emcwels.go.cc, nur Adventssonntage und 6.1.

NOCH BIS SO 12.01.2003

Vorführung H0-Großanlage der PMV Winnenden, Dachziegelwerke ggü. Bahnhof Winnenden, Tel. (07195)8749. Jeweils Sa/So/Feiert. 10 - 12 und 14 - 16 Uhr, nicht 24. und 25.12.

FR 13.12.

Vorführung der Clubanlage der MEF Wuppertal, Tellweg 8, 42289 Wuppertal-Barmen, ab 18 Uhr.

FR 13.12. BIS SO 15.12.

Modellbahnschau der EF in 99510 Apolda, Stadthaus, Bachstr. I. Täubner, Tel. (03644) 563618. Fr 15-19 Uhr, Sa, So 10 -18 Uhr.

Modellbahnausstellung des EC Spreewaldbahn Cottbus, Stadthalle, Fr 14 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.

SA 14.12.

Tage der offenen Tür beim MEC Graz/A, Lazarettgasse 23-25, Eingang Oeverseegasse, Tel./Fax (0043)316-428991. Auch 21., 22., 24., 28. und 29.12.

Spielzeug-Auktion in 67098 Bad Dürkheim, Robert-Bunsen-Str. 8, www.alino-auktionen.de, Tel. (06322)959970.

SA 14.12. UND SO 15.12.

Modellbahnschau des MBC in 07570 Weida, Rathaus, Markt 1. Internet: www.mecweida.de.

Modellbahnschau des MEC in 01731 Kreischa, Am Mühlgraben 21, 10-18 Uhr. Tel. (03520)621588.

Modellbahnschau im ehem. Bw Lutherstadt Wittenberg, 10-17 Uhr. M. Jungfer, Tel. (0172) 9476750.

Eisenbahn- u. Modellbauausstellung in 67823 Obermoschel, Modellbau-Halle am Marktplatz, 10 - 16 Uhr, Tel. (06362)993838.

Tage der offenen Tür beim Verein der MF am oberen Neckar, Bahnhof Trossingen in Deißlin-



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags. Die Themen:
  15.12., 16.45 Uhr: TranzCoastal
  22.12., 16.45 Uhr: Miniatur-Wunderland Hamburg
- Das Feiertagsprogramm von SWR-Eisenbahn-Romantik:
  24.12., 16.15 Uhr: Dampfbesuch im Weihnachtsland
  25.12., 17 Uhr: Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn
  26.12., 14.15 Uhr: Winterdampf am Kap (Südafrika)
  27.12., 17 Uhr: Winterland-Express (Österreich)
  28.12., 17.30 Uhr: Bahnnostalgie in Graubünden
  29.12., 17 Uhr: Modelleisenbahn-Leckerbissen
  30.12., 17 Uhr: K&K Raritäten (Österreich)
  Januar 2003:
  01.01., 15.40 Uhr: Dampfnostalgie am Vierwaldstätter See
  05.01., 17.30 Uhr: Der Mont-Blanc-Express und seine „Bahn-Trabanten"
- Eisenbahn-Romantik läuft auch **Freitags ab 16 Uhr** im MDR in der Sendung „Hier ab vier".
- **Mittwoch, 11.12., 20.15 Uhr,** MDR (nur terrestrisch): SachsenSpiegel Extra: Zug um Zug - Die Müglitztalbahn kehrt zurück
- **Donnerstag, 12.12., 13.30 Uhr,** NDR: Reisezeit: Lokalbahn-Idylle im Salzkammergut
- **Samstag, 14.12., 15.30 Uhr,** 3sat: Gleis-Episoden - Bahnen am Bodensee
- **Sonntag, 15.12., 6.30 Uhr,** NDR: Nordbilder: Fahrt mit der Brockenbahn
- **Montag, 16.12., 20.15 Uhr,** WDR: Mit dem Zug ans Ende Europas: Von Berlin nach Odessa
- **Mittwoch, 25.12., 17.10 Uhr,** ARD: „Mord im Orient-Express". England 1974. Auch am **29.01.2003, 21 Uhr,** NDR.
- **Freitag, 27.12., 13 Uhr,** WDR: Echt Wuppertal - Eine Zeitreise mit der Schwebebahn
- **Sonntag, 29.12., 7.20 Uhr,** WDR: „Die Olsenbande stellt die Weichen". Kriminalkomödie, Dänemark 1975.
- **Donnerstag, 02.01.2003, 15.15 Uhr,** WDR: Der Akku-Blitz - Vom Ende einer Eisenbahnlegende: ETA 515.
- **Samstag, 11.01.2003, 6.30 Uhr,** NDR: Nordbilder: Molli-Fahrt entlang der Ostsee
- **Samstag, 25.01.2003, 6.30 Uhr,** NDR: Nordbilder: Dampfeisenbahn durch das Hasetal

gen, Tel. (07720)813372. Auch 21., 22., 26.12. und 06.01.2003.

Ausstellung des Obervogtländischen MEC, Schützenhaus in 08626 Adorf/Vogtland, Infos: www.modellbahn-adorf.de

Fahrbetrieb im „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Info: www.lokland.de, Tel. (09252)92294. Auch 21., 22., 26., 27. und 29.12.

Modelleisenbahnausstellung des EC Erfurt 1965, Erfurter Industriebahn, Am Rasenrain 16, 13 - 17 Uhr. Tel. (0361)7450544.

So 15.12.

Anlagenvorführung des MEC Heiningen in 71522 Backnang, Tübinger Str. 25, 10 - 12 und 14 - 16 Uhr. www.mec-heiningen.de, Tel. (07191)60175. Auch 29.12.2002 und 05./06.01.2003.

Modelleisenbahnausstellung des EC in Schönebeck, Bad Salzelmen, Pfännerstraße, 10 - 17 Uhr. Tel. (039298)3245. Auch 22.12.

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in Landau, Südwegahalle, 11 - 17 Uhr. Tel. (06322)95990.

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in 63165 Mühlheim am Main, Willy-Brandt-Halle, Dietesheimer Str., 10 - 15 Uhr. Tel. (06104)42028.

Do 19.12. bis So 22.12.

Modellbahnausstellung der Stendal-Tangermünder EF, Rathausfestsaal in Stendal, Tel. (03931)257368.

Sa 21.12. und So 22.12.

Modellbahnausstellung und Börse des Karow-Lübzer MEC, Vereinsgebäude in 19395 Karow, Parkstraße (am Schloss). Tel. (038738)70651.

Do 26.12.

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in Germersheim, Stadthalle. Tel. (06322)95990.

Do 26.12. bis So 29.12.

Modelleisenbahnausstellung und Börse des MEC Rostock, Aula der Türmchenschule in 18069 Rostock-Reutershagen, John-Schehr-Straße, jeweils 10 - 18 Uhr.

Sa 28.12.

Börse in 10179 Berlin, BCC, Am Köllnischen Park 6-7, 10.15 Uhr. Internet: www.modellbahn-boerse-berlin.de.

Sa 28.12. und So 29.12.

Treffpunkt Modellbahn im MoBa-Train, Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Steinstr. 7, 10 - 17 Uhr. www.mobatrain.de, Tel. (06154)9000.

Sa 11.01. bis So 19.01.2003

Modellbahnausstellung des Elsterberger MBC, Haus der Vereine „Burgkeller" in Elsterberg, Karl-Marx-Straße, jeweils Sa/So 9 - 12 und 13 - 17 Uhr.

Sa 04.01. und So 05.01.2003

Modelleisenbahnausstellung des MEC Göltzschtalbrücke, Vereinsräume in der Schützenstraße 44 in 08491 Netzschkau.

Sa 04. bis Mo 06.01.2003

3. Stettener Modellbahntage in 78570 Mühlheim-Stetten, Gemeindezentrum, Sa 13 - 18, So und Mo 10 - 17 Uhr. Info: www.mec-stetten-donau.de, Tel. (07463)1739.

Sa 18.01. und So 19.01.2003

Modellbahntreffen der Spur-I-Freunde, Hotel „Zur Krone" in 64732 Bad König. Tel. (06063)1813.

Sa 25.01. und So 26.01.2003

Modellbahnausstellung des Vereins Furka-Bergstrecke, Pusteblume-Grundschule, Berlin-Hellersdorf, Kastanienallee 118, 9.30 - 18 Uhr. Tel. (030)30099950.

Modellbahnschau der AG Verkehrsgeschichte Schleiz, AWZ Löhmaer Weg 2 in 07907 Schleiz, 10 - 16 Uhr. Info: www.ag-verkehrsgeschichte-scz.de.vu/

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744, Fax (07071) 76749, Internet: www.Eisenbahnfreunde-Zollernbahn.de. E-Mail: efznesa@t-online.de.
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte**, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.
3. **IGE-Bahntouristik**, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151)817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.
4. **Traditionsbahn Radebeul**, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351)46148001, Fax (0351)4614804, Internet: www-traditionsbahn-radebeul.de.
5. **Berliner Parkeisenbahn GmbH**, An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030) 5389260, Internet: www.parkeisenbahn.de.
6. **Interessengemeinschaft Brohltal Schmalspurbahn e.V.**, Verkehrsbüro Brohltal in Niederzissen, Tel. (02636)80303, Fax (02636)80146.
7. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.**, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, Fax (037343) 80809, Internet: www.pressnitztalbahn.de, E-Mail: verein@pressnitztalbahn.de.
8. **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.**, AK Sonderfahrten, Olaf Gläser, Schloßteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel./Fax (0371)3302696, Internet: www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
9. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.**, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234) 492516 (Mi+Fr, 10-17 Uhr), Internet: www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
10. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen**, c/o Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083)340, Fax (09083)388, Internet: www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
11. **Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.**, Postfach 1208, 29446 Dannenberg.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

PIKO ▸ *BBC-Version der E 63*



Als teilweise Gehäuseneukonstruktion hat das H0-Modell der E 63 05 (Bild), die BBC-Version in Epoche-III-Beschriftung, die Sonneberger Werkhallen verlassen. Am Haken hat die Augsburger E-Lok den Bundesbahn-Schürzen-Eilzugwagen AByse (Bild), der schon nach der Epoche IV beschriftet ist. In Bi-Zonen-Ausführung der frühen Epoche IIIa rollt der offene Güterwaggon der Bauart Klagenfurt auf die H0-Gleise. Mit digitaler Schnittstelle wartet die moderne 185 066-8 aus dem Piko-Hobbysortiment auf.

LUCK ▸ *Vitrinenradsätze mit Rp-25-Profil*



Wer seine Fahrzeuge in der Vitrine mit schmaleren Radsätzen ausstatten möchte, wird von Feinmechanik Luck bedient. Die gegenüber NEM-Rädern schmaleren Radscheiben werten das Aussehen der Wagen erheblich auf, wie der probeweise umgerüstete Fleischmann-Om zeigt. Gefertigt werden beidseitig profilierte Räder mit Durchmessern von 10,5 oder 11 mm bei einer Spurkranzhöhe von 0,63 mm. Je nach Wagenhersteller bietet Luck unterschiedliche Achslängen an. Da die Gesamt-Breite der Radsätze lediglich 2,2 mm beträgt, sollten bei Anlagenbetrieb die Weichenherzstücke der Rp-25-Norm entsprechen. Auf Weichen nach NEM fallen die Räder in die Herzstücke hinein. Die Gefahr einer Entgleisung ist aber gering (Roco bietet für die Herzstücke der Roco-Line-Weichen spezielle Einsätze an). Info: Feinmechanik Eberhard Luck, Körler Str. 7, 98593 Floh/Thüringen, Tel. (03682)604656.

VOLLMER ▸ *Porsche-Autohaus in H0*

Das Porsche-Autohaus wird nicht, wie von Vollmer gewohnt als Bausatz, sondern bereits fertig montiert geliefert. Damit ist gewährleistet, dass das nach architektonischen Leitlinien des Sportwagen-Spezialisten gestaltete Gebäude nicht durch Pfusch am Modell-Bau verunstaltet wird.

FALLER ▸ *Rathaus Lindau in H0*

Das Rathaus Lindau zeichnet sich durch die sehr aufwendige Fassadenmalerei aus. Weit profaner wirkt der Baumarkt, der aus einem quadratischen Hauptgebäude und einem großzügigen Außengelände besteht. Zur Aufstellung des Ensembles sollte der H0-Modellbahner eine Fläche von 36x22 cm freihalten.

MODELLBAU GROSS ▸ *Life-Video-Set*



Die unter Modellflugsportlern bekannte Firma Modellbau Groß wagt sich mit einem Miniatur-Videosystem nun auch auf den Modellbahnmarkt. Das ausgesprochen preisgünstige „Life-Video-Set", ermöglicht, so Firmenchef Dr. Michael Groß, problemlose „Live-Übertragungen aus einer fahrenden Modelleisenbahn". Das Set umfasst Miniaturkamera mit Sender (Bild) und Empfänger. Info: Modellbau Groß, Walkemühlenweg 29, 37083 Göttingen, Tel. (0551) 7707737, Fax (0551)7707736, www.mtm-int.com.

UHLENBROCK ▸ *Mini-Decoder und Profi-Control*

Das neue Fahrpult Profi-Control nehmen wir auf Seite 83 unter die Lupe. Als Kontrast-Programm zum großen Pult stellen die Bottroper einen winzigen Multiprotokoll-Decoder vor. Mit Abmessungen von 12x8,6x3,4 mm passt er sogar in viele N-Lokomotiven. Dabei versteht er die Protokolle von DCC, Motorola und Selectrix, verträgt sich mit Motoren bis 0,5 Ampère Stromaufnahme und Glockenanker-Motoren.

EUROSAND ▸ *Modelliersand in 13 Farben*



Die aus dem Künstlerbedarf bekannte Oberpfälzer Firma Eurosand hat nun auch das Modellbahnhobby als Zukunftsmarkt entdeckt. Die Weidener bieten ihren Modelliersand für die Landschaftsgestaltung, aber auch für das Formen von Figuren in Baugrößen ab IIm an. Der Modelliersand, den es in 13 Farbvarianten gibt, ist geschmeidig wie Ton, kann in mehreren Schichten verarbeitet werden, erreicht nach dem Trocknen eine hohe Festigkeit und kann durch Wiederbefeuchten erneut verarbeitet werden. Info: Eurosand GmbH, Pressather Str. 95, 92637 Weiden, Tel. (0961)381580, Fax (0961)3815820 oder 3815840.

FLEISCHMANN ▸ *Preußen-Packungen in H0 und N*



Mit der Baureihe 81 erscheint Fleischmanns wichtigste Triebfahrzeug-Neuheit in H0. In derselben Baugröße rollt die Epoche-IV-Variante der Baureihe 03 an, die serienmäßig einen ESU-Digital-Decoder mit Sound besitzt. Auf eine solche Spielerei muss der Käufer der Preußen-Sonderpackung in H0 und N verzichten. Dafür erhält er in beiden Baugrößen eine exzellent bedruckte P8 und vier entzückende Dreiachser samt zweiachsigem Gepäckwagen. N-Bahner erhalten einen vierachsigen Selbstentlader Falns der DB AG.

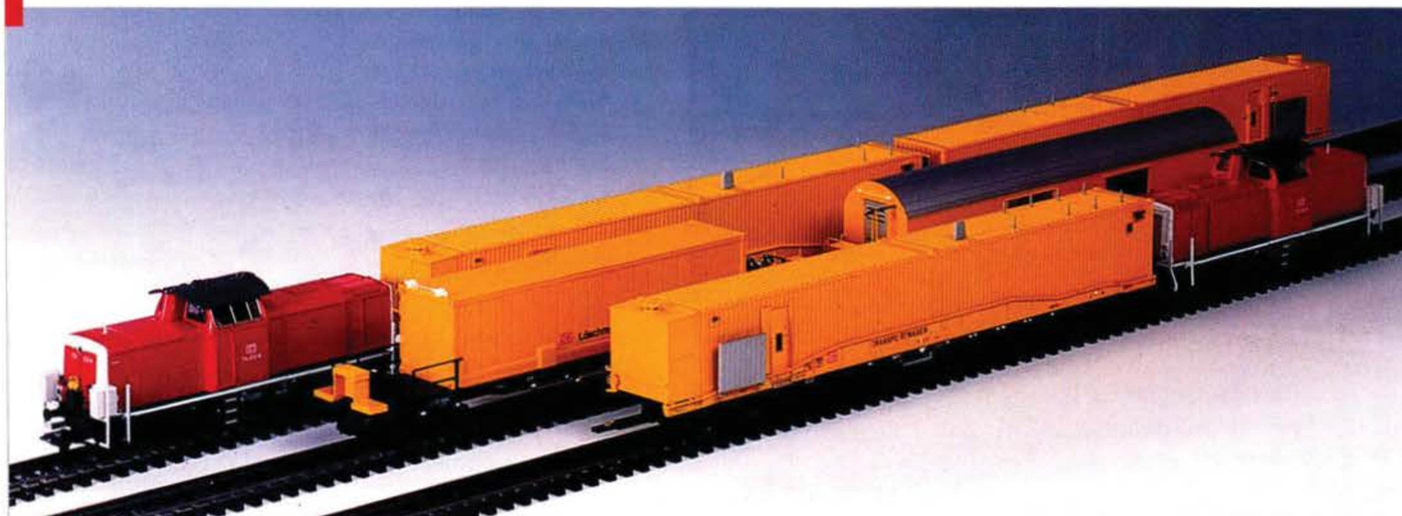
BRAWA ▸ *V15, 202 und Eas in H0*



Als Formneuheit präsentiert Brawa die mit Metallgehäuse ausgestattete V15 (unten) der DR. Einige der von der DR übernommenen Dieselloks der Baureihe 202 (rechts) stattete die DB AG mit Rechteckpuffern aus und verpasste ihnen ein orientrotes Farbkleid. Das H0-Modell wird speziell für die Vedes-Gruppe gefertigt. Weit auffälliger ist jedoch die Lackierung von Lok 1001 der Weserbahn (Eurotrain-Verbands-Sonderserie), die in H0 und N erscheint. Diese Maschine schmückt ein schwarz-weißes Fleckenmuster, nicht unähnlich dem einer Kuh. Als Formneuheit für N präsentiert Brawa die sechsachsige 118.7 der DR. Ein ausführlicher Fahrbericht folgt im nächsten Heft. Ein hervorragend gestaltetes Güterwagen-Modell stellt der Eas (oben) dar, der in H0 erscheint. Eine konturenscharfe DR-Epoche-IV-Beschriftung rundet das positive Bild ab. Der bekannte vierachsige Lenkachs-Kesselwagen erscheint in DRG-Ausführung der Rheinmetall (Vedes-Verbands-Sonderserie) und als Epoche-III-Modell der Aral (Eurotrain-Verbands-Sonderserie). Freunde der württembergischen Eisenbahn erhalten einen Pferdestallwagen mit zwei Endbühnen. Den Zweiachser Xf08 belädt Brawa speziell für Vedes mit einem Bahnpolizei-VW-Käfer von Brekina.



MÄRKLIN ▸ *Tunnelrettungszug in H0*



Der schon vor zwei Jahren angekündigte Tunnelrettungszug (Bild) hat nun gerade noch rechtzeitig vor Weihnachten den Fachhandel erreicht. Die digitale Zugpackung besteht aus den beiden V100-Maschinen 714 033 (motorisiert) und 714 046 (unmotorisiert), zwei Transportwaggons, einem Sanitäts-, einem Löschmittel- sowie einem Gerätewagen.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

LILIPUT
BR 45 und Wittfeld-Akku-Triebwagen

Zu den Klassikern im Liliput-Sortiment gehören der Dampflok-Riese der Baureihe 45 und der Wittfeld-Akkutriebwagen, die beide technisch und gestalterisch überarbeitet ins Programm zurückkehren.

LGB ▸ Startset mit Stainz und Teddybär-Wagen in IIm



Gerade rechtzeitig zu Weihnachten bringt LGB ein Werkbahn-Startset mit der als Lok 9 verkeideten Stainz, einem spielintensiven Kranwagen und einem zweiteiligen, mit Röhren beladenen Drehschemelwagen heraus. Dazu gibt's noch Figuren, einen Trafo und einen wenig spielintensiven Gleiskreis. Ein anderes Startset enthält statt der Röhren drei gerade Gleisstücke und anders lackierte Fahrzeuge. Der vierachsige US-Personenwagen mit Steiff-Teddybären ist für Sammler gedacht. Den Fuhrpark der Rhätischen Bahn (RhB) ergänzt ein zweiachsiger Kesselwagen Uh mit Avia-Schriftzug.

US-CORNER

Foto: C. Fricke



Die rotbraun-gelbe Lackierung steht der F3 besonders gut.

Die F-Units der zu General Motors gehörenden Electro-Motive Division (EMD) erfreuen sich auch bei europäischen Modellbahnern großer Beliebtheit. Die beim Vorbild zwischen 1945 und 1949 in 1111 (A-Unit mit Führerstand) und 696 (B-Unit ohne Führerstand) Exemplaren gebauten Maschinen lösten bei vielen Bahngesellschaften auch die mächtigen Mallet-Dampfloks ab. A-B-B-A-Kombinationen mit zusammen etwa 6000 PS erwiesen sich den Dampfgiganten ebenbürtig, waren aber billiger im Unterhalt. Diverse Bahngesellschaften bestellten die F3 mit Dampfgenerator und setzten sie auch vor Personenzügen ein. Die über Brawa vertriebenen Life-like-Modelle erscheinen zunächst in Ausführungen der Maine Central (Bild), Denver and Rio Grande Western und der Great Northern. Die F3 sind der preiswerten, aber auch etwas einfacheren Proto-1000-Modellreihe zugeordnet und besitzen darum zwar ein maßstäbliches, gut graviertes Gehäuse, aber nur angespritzte Griffstangen und keine Digital-Schnittstelle. Die Fahreigenschaften sind aber dank Schwungmasse und Allradantrieb ausgezeichnet.

ROCO ▸ 185 der DB AG und Zirkuswagen in H0



Die neueste Zweifrequenz-Lok der DB AG bildet Roco als 185 003 mit vier Stromabnehmern nach. In die vorhergehende Epoche IV gehört der gedeckte Gos der DR. Besonders farbenfroh erscheinen die sorgfältig bedruckten Von-Haus-zu-Haus-Behälter mit Rei-Schriftzug, die auf zwei BTmms 51-Tragwagen anrollen und ebenso der Epoche III angehören wie zwei Flachwagen Rlmms 58. Einer ist mit einem Masttransportwagen, der andere mit einem Hanomag-Traktor und Zaunwagen beladen. Natürlich tragen die einzeln gelieferten Wagen unterschiedliche Betriebsnummern.

TRÖGER
Beschriftungen für LGB-Packwagen

Für den neuen LGB-Packwagen 30350 fertigt Tröger eine Beschriftung als DR-Ausführung. Wer die Umbeschriftung in Heimarbeit scheut, kann das IIm-Modell auch fix und fertig mit folgenden Betriebsnummern ordern: 970-559, 970-586, 970-611 und 970-628. Info: Franks Garten-Bahnen, Karl-Marx-Str. 28, 14532 Kleinmachnow, Tel. (033203)83673, Fax (033203)83671, Internet: www.garten-bahnen.de.

TRIX
RAm-TEE in N und Silberlinge für Express

Mit reichlicher Verspätung, aber noch rechtzeitig fürs Weihnachtsgeschäft bekam der Minitrix-RAm-TEE (siehe Test ab Seite 84) die Kurve. Der vierteilige Triebwagenzug, wahlweise als TEE „Edelweiß" oder TEE „Bavaria" unterwegs, rollt mit der symbolträchtigen SBB-Seriennummer 501 auf die N-Gleise. Für die Expressianer bereichert das Nahverkehrswagen-Set den Epoche-III-Park. Die beiden Silberlinge Zweiter Klasse und Erster/Zweiter Klasse basieren auf den bekannten Märklin-Modellen, nicht auf den Express-Konstruktionen der 70er-Jahre.

POLA ▸ *Rastplatz-Ausstattung und Wandertafel in IIm*

Als Vorgeschmack auf die ferne Sommerzeit präsentiert Pola die Ausstattung eines Rastplatzes mit Bänken, Tischen, Mülleimer und zu Sitzen geschnitzten Baumstümpfen. Alle Bauteile bestehen im Modell aus Plastik. Aus demselben Material besteht eine Wandertafel mit feiner Nachbildung der Holzmaserung und einer Karte der Gegend des Faller-Heimatortes Gütenbach.

TILLIG ▸ *Doppelstock-Steuerwagen in TT*

Als Formneuheit schicken die Sebnitzer den Doppelstock-Steuerwagen mit Drehgestellen der Bauart Görlitz VIII ins Rennen. Das Modell besitzt einseitig eine Kurzkupplungskinematik; unter dem Führerstand verzichteten die Konstrukteure auf eine Kupplungsaufnahme zugunsten einer vorbildgerechteren Gestaltung der Pufferbohle. Als 62008 in DR-Epoche-III-Beschriftung lieferte Tillig jetzt auch das überarbeitete ehemalige Jatt-Modell aus.

BREKINA ▸ *Volvo 121 Amazon in H0*



Der von 1956 bis 1970 gebaute und ab 1962 auch in Deutschland verkaufte Volvo Amazon wurde mit 66 bis 96 PS starken Vierzylinder-Motoren verkauft. Das sehr elegante Design machte unverhohlen Anleihen bei Chryslers sportlichem 300a von 1955. Dass der Schwede als Zweitürer fast wie ein Coupé wirkt, sorgte dafür, dass gut die Hälfte der Amazonen in dieser Karosserieform verkauft wurde. Er gilt als sehr solides Fahrzeug, weshalb selbst heute noch einige der auch als viertürige Limousine und als Kombi gelieferten Schweden im Alltagseinsatz stehen.

HEICO ▸ *O&K-Raupenbagger als Ladegut*



Zur Verteilung auf mehrere Schwerlast-, Flach- und Niederbordwagen bietet der Zubehör-Spezialist einen zerlegten Kettenbagger von O&K (Bild) an. Wer nicht so viele Flachwagen besitzt, der kann ein „Lokgehäuse unter Plane" getauftes Ladegut erwerben. Unter der Plane mit Krauss-Maffei-Schriftzug steckt übrigens unverkennbar eine 101 der DB AG. Für Eaos-Güterwagen fertigt Heico einen Altglas-Einsatz.

MEHANO ▸ *Kühlwagen Waf36 fürs Dreileitersystem*

Noch rechtzeitig vor den Festtagen lieferten die Slowenen ihr H0-Modell des vierachsigen Kühlwagens Waf36 in der Ausführung fürs Trix-Express-System aus. Außerdem sind die überarbeiteten drei Versionen des modernen vierachsigen Schüttgutwagens Falns121 für die Freunde des Dreischienengleises nun im Fachhandel erhältlich.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

KLEIN MODELLBAHN ▸ *DR-Kühlwagenset in H0*



Als Zweierset rollen Tnhs-Kühlwagen der DR in Epoche-III-Ausführung an. Österreichische Eisenbahnfreunde bedient Klein mit den Wiesel getauften Doppelstock-Zwischen- und -Steuerwagen der Epoche V. Für M+D fertigen die Österreicher diverse Sonderserien: Der Oppeln (siehe auch Werkstatt ab Seite 70) ist als Hkms der DR nach Epoche IV beschriftet. Epoche-V-Bahner erhalten je ein Zweier-Set aus fein detaillierten zweiachsigen Tms851 und Tims858 sowie zwei Ealos053, die alle DB-AG-Beschriftung tragen.

HANS POSCHER ▸ *Silikon-Kautschukformen*



Zur Gestaltung von Felsformationen auf der Modellbahn bietet Hans Poscher Silikon-Kautschukformen an, mit denen man Abgüsse anfertigen kann. Info: Modellbahnspezialist Hans Poscher, Viersener Str. 77, 41751 Viersen-Dülken, Tel. (02162)50644, Fax (02162)560196, E-Mail hposcher@t-online.de.

BUS UND BAHN UND MEHR ▸ *Woltersdorf-Tram*

Die Nachbildung des Woltersdorfer Oldtimer-Straßenbahntriebwagens besitzt ein Kunststoff-Gehäuse und ist rollfähig. Das Modell kann mit Antrieben von pmt (H0, H0m) oder Halling (H0, H0m, H0e) motorisiert werden. Info: Bus und Bahn und Mehr, Dirk Artschwager, Geschwister-Scholl-Str. 20, 33613 Bielefeld, Internet: www.bus-und-bahn-und-mehr.de.

WIKING ▸ *Absetzkipper-Aufbau für MAN TG-AM*

Mit einer H0-Neuentwicklung für den MAN TG-AM, dem Absetzkipper-Aufbau nach Meiller-Vorbild, geht Wiking in die Festtagsoffensive. Der Hanomag R16 verfügt jetzt über ein neues, seitlich bewegliches Mähwerk. Für Fans der Baugröße N gibt's den Passat Variant in Ausführung des deutschen Zolls.

BUSCH ▸ *Beleuchteter Weihnachtsbaum*



Nach den H0-Bahnern erhalten auch die Freunde der Baugrößen TT und N ihren Weihnachtsbaum. Das etwa 5 cm hohe, verschneite Bäumchen wird durch sieben gelbe LED erleuchtet und macht sich sicher auch in H0-Gärten gut. Zur Spannungsversorgung schließt man die Drähte an den Wechselstrom-Licht-Ausgang des Transformators an.

HERPA ▸ *Liebherr-Radlader von Hochtief*



Im Bild von links nach rechts: Der Actros-Allradkipper des Technischen Hilfswerks steht hilflos vor der durch die Polizei per BMW-Kombi gesperrten Baustelle. Die Arbeiter des Bauriesen Hochtief freuen sich über den neuen Radlader Liebherr L580, weil sie den vierachsigen Actros-Muldenkipper nun nicht mehr per Schaufel mit Bodenaushub beladen müssen. Der Fahrer des Actros-Hängerzugs für den Holztransport biegt zur Bergung der vom Herbststurm gefällten Bäume in Richtung Wald ab, in den er sich mit nur einer angetriebenen Achse aber besser nicht zu weit hinein wagen sollte.

NOCH ▸ *Nordmanntannen*



Als Nordmanntannen kommen uns die in ein dunkelgrünes Nadelkleid gehüllten Fichten. Mit einer Höhe von 15 bis 24 Zentimetern eignet sich Nochs neues Nadelgehölz für die Baugrößen H0 und TT.

TT-MODELLBAU KUNZE ▸ *Weiterer Wiebe-Wagen*

Einen weiteren gedeckten Güterwaggon der Gleisbaufirma Wiebe hat Dr. Jürgen Kunze ins Modell für die Spur der Mitte umgesetzt. Die limitierte Serie wurde ausschließlich zum Vertrieb über die Remscheider Firma Modist hergestellt. Info: Firma Modist, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid.

NIKON ▸ *Verzeichnungsfreie Handlupen*

Für knifflige Modellbautätigkeiten bietet Nikon insgesamt vier Handlupen mit unterschiedlichen Vergrößerungsfaktoren an. Die kratzfest beschichteten asphärischen Linsen sorgen auch im Randbereich für verzeichnungsfreien Durchblick. Noch eine Klasse besser ist die Präzisionslupe, die mit zehnfacher Vergrößerung selbst feinstmechanische Arbeiten erleichtert. Info: Nikon GmbH, Tiefenbroicher Weg 25, 40472 Düsseldorf, Tel. (0211)94140, Fax (0211)9414311.

SCHLOSSER ▸ *BCid der DRG in H0*



Als Messing-Komplett-Bausätze oder als Fertigmodelle liefert der Kleinserienspezialist die Donnerbüchsen-Typen Cid 21 und BCid 21 (Bild) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Die Ausstattung schließt eine Kunststoff-Inneneinrichtung und eine kulissengeführte Kupplungsaufnahme ein. Freunde der Epoche III können die Wagen mit DR- oder DB-Beschriftung erwerben. Info: Dipl.-Ing. Bernd Schlosser, Lengsfelder Str. 1b, 36460 Dietlas, Tel. (036963)20040.

HENKEL ▸ *Schluss mit Schere*

Nicht nur beim weihnachtlichen Geschenke-Verpacken bräuchte man gelegentlich drei Hände. Beim Abkleben von Modellen vor der Lackierung fehlt gelegentlich die dritte Hand zum Halten des Schneidwerkzeugs. Der Pritt-Klebefilm „Schluss mit Schere" weist ein feines Zackenprofil auf und lässt sich einfach und sauber von Hand abreißen. Ein Abroller mit Abreißkanten ist bei dem neuen Klebefilm entbehrlich.

STIPP ▸ *Kleine Bahnbauten aus fotorealem Karton*

Ein Dienstgebäude, ein Schuppen, ein Streckenposten, eine Trafostation, zwei Plumpsklo-Häuschen und mehrere unterschiedliche Telefonbuden finden sich in dem Set und warten darauf, auf der Anlage platziert zu werden. Die aus stabilem Karton gefertigten Modelle sind für die Baugrößen H0 und N lieferbar. Info: Stipp-Bastelbogen GbR, Stirl & Ippen, PF 350351, 10212 Berlin, Tel. (030)44731158, Internet: www.stipp.de.



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

http://home.datacomm.ch/zettsiite

Es wimmelt

Jens Wimmel, engagierter Z-Bahner, hilft mit seiner Homepage allen Freunden der Spur im Maßstab 1:220

● Warum greift man wohl zu Märklin-Mini-Club? Die häufigste Antwort aller Z-Bahner ist: „Aus Platzgründen." Die Idee ist ja genial, wofür ein H0-Freund ein Zimmer seiner Wohnung opfern müsste, kommt der 1:220-Modellbahner doch mit einem Eck im Arbeitszimmer aus. Aber im Betrieb tauchen leider schnell die ersten Schwierigkeiten auf: Die kleinen Fahrzeuge sind sehr empfindlich, Kontaktprobleme alltäglich und die Fahreigenschaften auch nicht immer das Gelbe vom Ei. Dass man trotzdem viel aus der kleinen Spur machen kann, zeigen Männer wie Jens Wimmel. Der sympathische Nordhesse, den es in die Schweiz verschlug, zeigt, was möglich ist. Für ihn sind das Altern und Zurüsten der Lokomotiven und Wagen selbstverständlich, und natürlich fahren viele seiner Loks digital. Auf seiner Homepage bleibt kaum eine Frage unbeantwortet. Fahrzeugverbesserung, viele Tipps zum sicheren Betrieb und eine umfangreiche Linkliste helfen all denen, die bisher ihre Z-Loks lieber in der Vitrine stehen ließen. Wer überlegt, Modellbahner zu werden, ohne einen Keller- oder Dachbodenraum zu besitzen, kann sich hier informieren und sich vielleicht auch die Skepsis vor der kleinsten kommerziellen Spurweite nehmen lassen. Auch allen Modellbahnern größerer Spuren sei die Seite empfohlen. Was in Z geht, darf H0-Bahner nicht schrecken!



www.z220.com

Nichts für Nietenzähler

Die Freunde der Spur Z sind ein globales Völkchen. Wer in die Z-Community eintaucht wird schnell Kontakte in viele Länder haben.

● Das Internet lässt einen ja nicht immer sicher wissen, woher jemand kommt, vor allen Dingen dann, wenn die Seiten mit länderunspezifischen Kürzeln wie .com oder .org enden. Bei Rob ist zu vermuten, dass er aus den Vereinigten Staaten stammt. Nichtsdestotrotz haben es ihm die europäischen Modelleisenbahnen in Z angetan. Und wenn man seine Seite so betrachtet, gewinnt man keinesfalls den Eindruck, als sei dies aus der Angebots-Not geschehen. Zu loben ist die exzellente Gestaltung der Homepage, die sich an das Layout des offiziellen SBB-Internetauftritts, anlehnt. Die Seite z220 ist zwar auf Englisch, aber sehr verständlich, durchweg gut lesbar und stellenweise sehr amüsant geschrieben. Die Modellbesprechungen und Umbauvorschläge bieten die ein oder andere Anregung und zeigen dem Nicht-Z-Bahner, vor welchen Problemen die 1:220-Freunde stehen. Wenn jedoch eine E04 aus einem E44-Gehäuse und einem BR86-Fahrwerk entsteht, werden sich Nietenzählern die Nackenhaare kräuseln.

www.zscale.org

Im Zeichen des Z

Schon wieder in Englisch, wird mancher Leser schimpfen, aber was soll man machen – Z-Freunde sind auf alle Informationen angewiesen.

● David A. Karp hat vor allen Dingen eine Vielzahl von praktischen Tipps auf seiner Homepage zusammengetragen: Dass Z-Lokomotiven nicht immer die gewünschten Fahreigenschaften haben, hält der Autor für ein lösbares Problem und liefert den Verzweifelten unter den Z-Bahnern ein Schritt-für-Schritt-Diagnose-System, um Probleme zu erkennen und gegebenenfalls zu beheben. Auch Verbesserungen an Serienfahrzeugen werden ausführlich beschrieben. In perfekter Aufmachung wird hier gezeigt, wie man mit den Märklin-Gleisen umgeht und die häufigsten Probleme mit dem Schienenmaterial behoben werden können. Besonders die Illustration der Texte mit guten und passenden Bildern ist lobenswert. Auch hier gibt es wieder einen Umbau der kurioseren Art: Hier entsteht eine dänische My aus zwei F7-Gehäusen. Das Resultat kann sich sehen lassen. In seinem Vorwort behauptet der Autor deshalb auch, dass der Zwang zur Eigeninitiative in der Spur Z, der eigentliche Reiz dieses Maßstabs sei.

www.armadillo.ch/Zscale/Zindex_d.htm

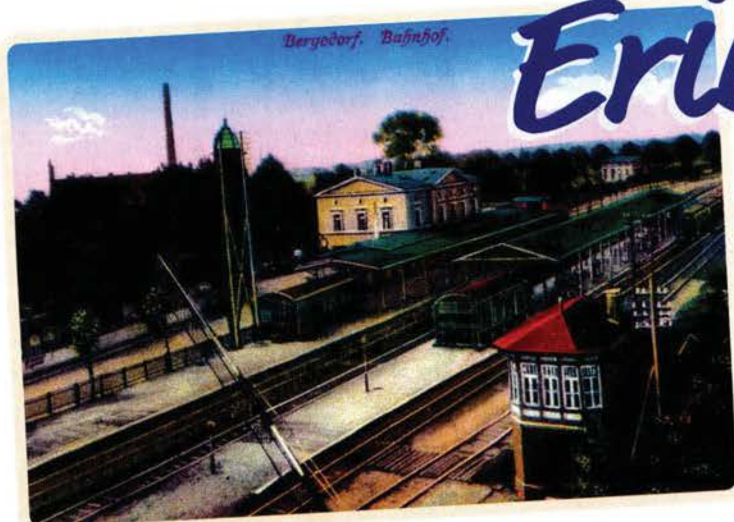
Werbung für Z

Globetrotter und Werbefachmann sei er und Z-Bahner. Der Autor der Homepage hat für die Z-Bahner eine umfangreiche Wissens-Sammlung ins Internet gestellt.

● Natürlich stellt er zunächst stolz seinen beachtlichen Fuhrpark und die heimische Anlage vor, aber wer ein wenig auf diesen Seiten verweilt, wird auch hier schnell sehr viele weiterführende Hinweise finden. Seine umfangreichen Links zu Herstellern, Z-Clubs, Mailinglisten und Literaturhinweisen sind hilfreich und können eigenes mühsames Suchen im Internet sehr verkürzen. Sauber sortiert, findet hier der Einzelkämpfer in den Rubriken Tipps & Tricks und Infopool die vielleicht ersehnte Information. Es geht dabei unter anderem um die Themen Anlagenplanung, Schienenreinigung und Umbau von Drei- auf Fünfpol-Motoren. Dabei werden auch auf dieser Internet-Seite wieder einige Aufsätze im englischen Orginal präsentiert. Der Aufbau der Seiten ist sehr funktionell und gut überlegt, so dass man schnell an die gewünschte Information kommt. Auch diese Seite ist gut zur Information vor dem Einstieg in die putzige kleine Spur.

Die Faszination der Reichsbahnzeit fangen die Bergedorfer Eisenbahn-Freunde auf einer Modulanlage mit Motiven der Strecke von Hamburg nach Berlin ein.

BERGEDORFER Fernbahn-Erinnerungen

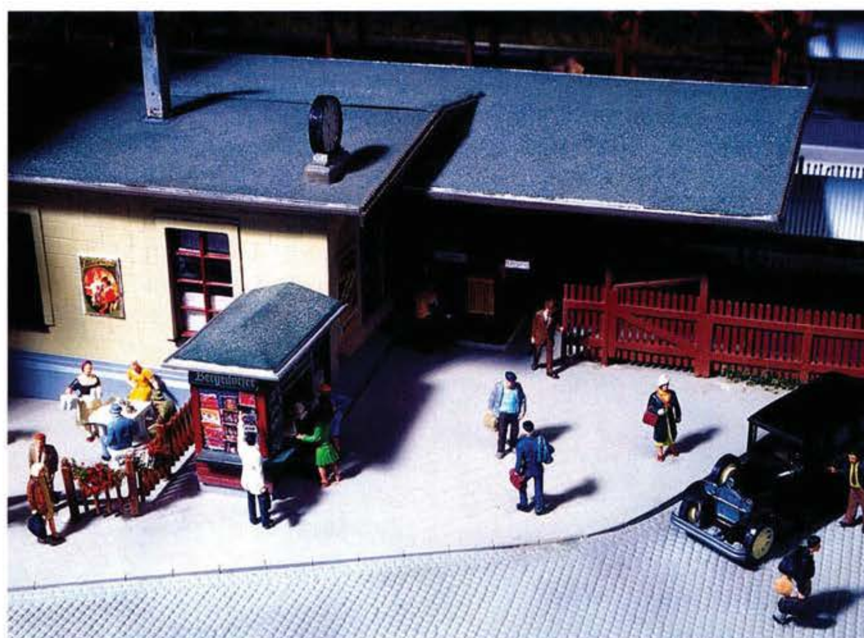


Die Weitläufigkeit der Gleisanlagen des Bahnhofs Bergedorf zeigt diese kolorierte Postkarte aus der Zeit um 1925

Einfach irgendeine Modellbahn als Vereinsanlage aufbauen, das kann jeder – so jedenfalls die einhellige Meinung der Bergedorfer Eisenbahn-Freunde e. V. (BEF) aus Hamburg.

Sie suchten daher nach einer ganz besonderen Herausforderung – und die präsentierte sich ihnen quasi auf einem Silbertablett, direkt vor der Haustür: Die berühmte Strecke der 1842 gegründeten Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn sowie deren 1846 eröffnete Verlängerung nach Berlin. Auf ihr verkehrten stets neben normalen auch hochkarätige Zuggarnituren, besonders zu ihrer Blütezeit während der 20er- und 30er-Jahre, als sich hier in der Epoche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) internationale Schnellzüge und bedeutende deutsche Züge wie der berühmte „Fliegende Hamburger" oder die stromlinienverkleidete Dampflok der BR 05 mit ihrem Schnellzug begegneten. Das war damals eine wahrlich paradiesische Zeit für alle Bewunderer eines modernen Eisenbahnbetriebes, ganz unabhängig von den politischen Ereignissen, die sich zu jener Zeit anbahnten.

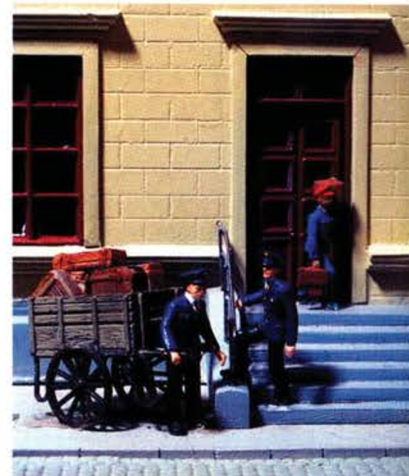
Das Flair dieser Epoche wollten die Hamburger Eisenbahnfreunde der Nachwelt näherbringen und sei es auch nur in miniaturisierter Form im Maßstab 1:87. Was im folgenden entstand, ist wahrlich ein kleines Meisterwerk in der Spurweite H0: Epochen-



Die Bergedorfer haben ein Gespür für stimmungsvolle Kleinszenen, hier am Zeitungs-Kiosk.



Dekorativ wirkt das detailgetreu nachgestaltete Bergedorfer Empfangsgebäude auch von der Straße aus.



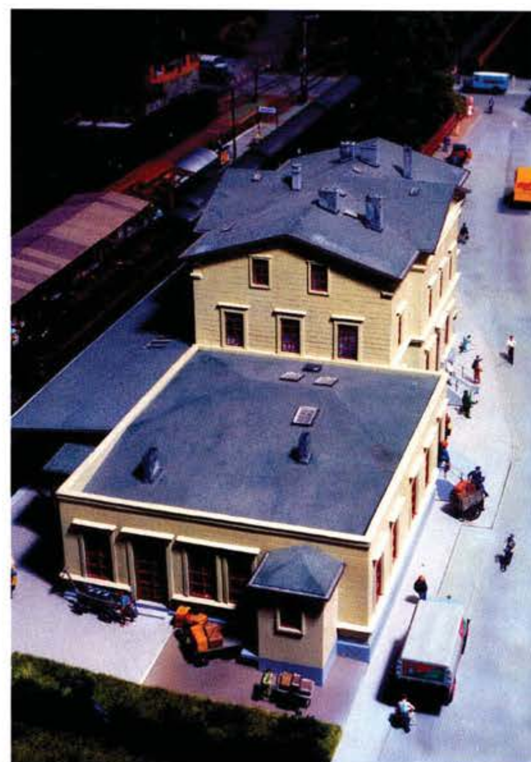
Zeit für ein kleines Pläuschchen muss immer sein. Ob es hier wohl wirklich nur um dienstliche Belange geht?

gerecht und perfekt arrangierte Szenen rund um die beiden Hauptmotive Bergedorfer Bahnhof bei Hamburg und Aumühle. Da stimmt jedes Detail, angefangen von den auf der Anlage verkehrenden Loks und Wagen über die Straßenfahrzeuge und die in zeitgetreuer Kleidung gewandeten Figuren bis hin zur typischen Werbung der 30er-Jahre. Man fühlt sich als Betrachter direkt zurückversetzt in jene Epoche und möchte am liebsten selbst am Bahnsteig der Miniaturwelt stehen und den Zugbetrieb hautnah miterleben, den zischenden Dampf der schwarzen Rösser einatmen oder dem mit damals atemberaubenden 160 km/h vorbeirauschenden Schnelltriebwagen nachblicken.

Doch bevor es soweit war, bevor die Reichsbahnatmosphäre im H0-Maßstab →



Der direkt neben den Bahnsteigen gelegene Bahnübergang wird gerade vom eleganten „Fliegenden Hamburger" auf seinem Weg nach Berlin passiert.



Der Blick aus der Vogelperspektive lässt die Stilsicherheit der Erbauer erkennen. Soeben rollt die rote Stromlinien-05 ein.



Um 1925 regierte noch König Dampf im Bergedorfer Bahnhof.

Träume von Fernweh und Reiselust zur Zeit der Reichsbahn

Erbauer wie Besucher gleichfalls erfreuen und immer wieder neu inspirieren sollte, mussten die Bergedorfer Eisenbahn-Freunde einige Jahre an Zeit und Mühe investieren. Lassen Sie uns daher mit Horst Glanz, dem 1. Vorsitzenden der BEF, einen Blick zurückwerfen in die Anfangszeit des Vereins und auf die Entstehungsgeschichte der hier vorgestellten Anlage: „Initialzündung für die Bergedorfer Eisenbahn-Freunde war die 150-Jahr-Feier der Eisenbahnstrecke Hamburg – Bergedorf 1992. Hier fand eine Gruppe von Modellbahnfreunden zusammen, aus der am 27. Januar 1993 schließlich die BEF hervorgingen. Schnell waren wir uns einig, eine mit Gleichstrom betriebene H0-Anlage in Modulbauweise zu bauen. Mit dieser Anlage wollten wir, so unsere ersten Überlegungen, in den nächsten Jahren eigene Ausstellungen durchführen und mit den Modulen und anderen Vereinen und Freunden an Ausstellungen in ganz Deutschland teilnehmen. Als Nahziel für eine vorzeigbare Modulanlage setzten wir uns das Jahr 1996, in dem es den 150. Geburtstag der Gesamtstrecke von Hamburg nach Berlin zu feiern galt."

Da einige der Hamburger Modellbahnfreunde bereits Erfahrungen im Modulbau gesammelt hatten, entschieden sich die Bergedorfer für diese Bauweise. Dargestellt werden sollte auf jeden Fall eine zweigleisige Hauptstrecke in norddeutscher Landschaft.

Bei der endgültigen Motivwahl gingen die Mitglieder der BEF allerdings, wie schon erwähnt, ihren eigenen Weg. Dazu Horst Glanz: „Da nicht jeder von uns soviel Fantasie hatte, sich imaginäre Situationen vorzustellen, andererseits aber auch von einigen der Wunsch nach konkreten Vorbildern geäußert wurde, haben wir uns eben für den abschnittsweisen Nachbau unserer durch Bergedorf führenden Hausstrecke von Hamburg nach Berlin entschieden. Damit konnten wir zugleich unsere emotionale Bindung zu Bergedorf und dessen Eisenbahngeschichte zum Ausdruck bringen, weiterhin aber auch die räumliche Nähe zum Vorbild vortrefflich ausnutzen. Zugleich trugen wir auch der Tatsache Rechnung, dass der Strecke nach der deutschen Wiedervereinigung eine erhebliche Aufwertung zukam. Genau diese Bedeutung hatte sie ja bereits zwischen den beiden Weltkriegen besessen, als sie eine der dichtbefahrensten Strecken in Europa war."

Getreu diesen Vorgaben entstanden in den folgenden Jahren unter den fleißigen Händen der Hamburger viele Module, die sich allesamt im Privatbesitz der jeweiligen Erbauer befinden und dort in der Wohnung, im Keller, auf dem Dachboden, in angemieteten Garagen oder Gartenhäuschen auf ihre nächsten Einsätze warten. Über eigene Räumlichkeiten verfügt der Verein sehr zum Leidwesen seiner Mitglieder nicht, weshalb auch ein ausgedehnter Spielbetrieb in der Regel nur auf Ausstellungen möglich ist. Etwaige Probeaufbauten sind daher meist nur in einzelnen Abschnitten möglich, je nach dem zur Verfügung stehenden Platz. „So gesehen sind große Ausstellungen auch für uns immer wieder Premieren", resümiert Horst Glanz, „zum einen, weil sich immer wieder die spannende Frage stellt, ob alles funktioniert, zum anderen, weil die Anlage in der jeweiligen für die Ausstellung geplanten Form so vorher noch gar nicht existiert hat. Das ist



In unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Bergedorf steht dieses detailgetreue Wasserhaus.



Der Bohlenübergang dient nur der Gepäckbeför derung, er ist mi einem filigranen Zaun gesichert.

für uns aber gerade der Reiz des Modulkonzepts".

Die komplette Modulanlage der BEF kann mittlerweile auf zirka 50 Meter Länge ausgedehnt werden. „Steht weniger Platz zur Verfügung", so die Bergedorfer, „lassen einzelne Mitglieder eben ihre Module zu Hause. Haben wir mehr Platz, kann der Modulgedanke hervorragend umgesetzt, das heißt, weitere Module befreundeter Vereine angeschlossen werden, die aufgrund der auch von uns angewandten Nord-Modul-Übergangsnormen mit unseren Modulen kompatibel sind". Aus diesem Grund legten die Bergedorfer auch keine hausinternen Richtlinien zur Größe und Form der Module fest. Diese richtet sich vielmehr nach dem den einzelnen Mitgliedern zu Hause zur Verfügung stehenden Platz sowie den privaten Transportkapazitäten. Hier zeigen die Erfahrungswerte, dass nur Module bis 1,2 Meter Länge noch problemlos in einen Mittelklasse-Pkw passen. Daher orientierte man sich auch bei der Konzeption der beiden großen Bahnhöfe Bergedorf (gebaut von Walter Karstens), samt dessen Güterbahnhof (Erbauer Eberhard Minning), sowie Aumühle (Horst Glanz) an diesen Maßen.

Weiterhin entstanden im Laufe der Zeit verschiedene Spezialmodule wie Kurven mit unterschiedlichen Radien und Wendeschleifen, die es den Bergedorfern ermöglichen, unterschiedliche Flächenangebote auf Modellbahnausstellungen planerisch individuell und flexibel zu nutzen.

Von diesen grundsätzlichen Vorüberlegungen abgesehen fiel die Wahl der Bergedorfer schnell auf die Epoche II und dort auf den Zeitabschnitt bis Mitte der 30er-Jahre, der geradezu prädestiniert für die Modellnachbildung erschien. Erleichtert wurde diese Entscheidung auch dadurch, dass mit Walter Karstens und Eberhard Minning gleich zwei Vereinsmitglieder eben jenen nicht nur im Hinblick auf die Zugbildung hochinteressanten Zeitabschnitt noch aus persönlicher Anschauung kannten. Für sie war es auch ein Leichtes, ihre Freunde von den Vorzügen der Gleisausdehnung des →

Fleißige Hände besorgen die Reparatur der Bahnsteigüberdachung, keiner der Blicke gilt dem vorbeirauschenden SVT.



„Das morsche Holz muss raus", hat die Bahn entschieden. Das bedeutet viel und harte Plackerei für die Zimmerleute.



Nur selten waren die Bahnsteige in Aumühle so leer wie auf dieser Aufnahme um 1912.

Bahnhof Aumühle – ein Inbegriff für die Jugendstilarchitektur

alten Bergedorfer Bahnhofs zu überzeugen, dessen Anlagen sie als interessanter erachteten als den auf einem Bahndamm errichteten Neubau aus den Jahren 1936/37. Der Bahnhofsumbau war beim Vorbild notwendig geworden, da durch das große Verkehrsaufkommen auf der Schiene die Schranken des Bahnübergangs häufiger geschlossen als offen waren und sich dadurch lange Staus bis in die Bergedorfer Innenstadt hinein bildeten. Aufgrund der Höherlegung des Bahnhofs rollte der Straßenverkehr nach dem Umbau durch zwei Unterführungen. Gleichzeitig gestaltete sich der Bahnbetrieb deutlich flüssiger, war jedoch für Eisenbahnfreunde zugleich weniger interessant geworden.

Mit viel Geschick und Einfühlungsvermögen gestalteten Walter Karstens und Eberhard Minning ihre Bahnhofsmodule in eben jenem, von ihnen noch live miterlebten Stil der frühen 30er-Jahre bis ins letzte Detail durch. Vor allem den vielen kleinen Szenen rund um die Empfangsgebäude widmeten sie ihre besondere Aufmerksamkeit. Sei es der kleine Plausch an der Tür zur Gepäckabfertigung, der Zeitschriftenstand vor dem Bahnhof oder die Kontrolle der Fahrkarten an der Bahnsteigsperre – in allen Szenen findet sich der Zeitgeist jener Epoche. Doch es gibt noch viel mehr zu entdecken: Die sauber nebeneinander aufgereihten und auf Fahrgäste wartenden Kraftdroschken, wie man die Taxis damals noch nannte, die Verteilung des zu befördernden Gepäcks durch viele fleißige Hände oder die von Walter Karstens nachgestaltete Reparatur der Bahnsteigüberdachung. Natürlich dürfen auch die mal wieder an der Schranke wartenden Automobile nicht fehlen. Alle Szenen reizen den Betrachter stets aufs Neue, weitere kleine und liebenswerte Motive zu entdecken. Sie allesamt zeugen vom geübten Blick und der äußerst überzeugenden gestalterischen Umsetzungsfähigkeit der Erbauer.

Auch Horst Glanz wählte bei seiner glänzend gelungenen Modellnachbildung des Bahnhofs Aumühle die 30er-Jahre als Vorbild. Hier inspirierte ihn die ganze Atmosphäre des Bahnhofs samt dessen damaliger Umfeldgestaltung. Der im Jugendstil errichtete Brückenbahnhof ging damals nämlich eine gelungene Symbiose mit den umliegenden, im Villenstil errichteten Wohnhäusern ein. Ausschlaggebendes Moment für ihn, gerade den Bahnhof Aumühle zu miniaturisieren, war jedoch die Tatsache, dass sein Grossvater hier zur Reichsbahnzeit selbst unter anderem als Bahnhofsvorsteher gearbeitet hatte.

Dennoch beschränkte man sich bei den BEF nicht allein auf jenen Zeitraum der 30er-Jahre, einzelne Mitglieder schufen auch, ihren persönlichen Vorlieben entsprechend, Module, die andere Epochen widerspiegeln. Bestes Beispiel ist die von Heinz Hilge nachgebaute Eisenbahnbrücke über den Elbe-Lübeck-Kanal bei Büchen aus dem Jahre 1996. Die Detailausgestaltung der dennoch vorwiegend in den 30er-Jahren angesiedelten Module erfolgte unter Heranziehung aller möglichen Quellen, vor allem alter Bilder, Zeichnungen und Pläne aus den Archiven der verschiedenen Bahnverwaltungen, der Stadt Hamburg sowie den privaten Sammlungen der Bergedorfer Eisenbahn-Freunde.

Hingegen stellen die kurzen Streckenmodule zwischen den beiden Bahnhöfen größtenteils Phantasiemotive dar, die deshalb aber nicht weniger liebevoll ausgestaltet wurden. Nur einige wenige Streckenabschnitte sind Motiven der Hausstrecke di-



Weitläufige Treppenabgänge führen vom Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen hinab.



Züge des Nah- und Fernverkehrs treffen im Bahnhof Aumühle der 30er-Jahre aufeinander.



Ungewöhnlich ist die aufgeständerte Anordnung des Bahnhofs Aumühle. Auch der rege Straßenverkehr rollt über die Brücke.

Modellfotos: Markus Tiedtke, Vorbildaufnahmen: Slg. Harro Bruns

rekt nachempfunden, wie beispielsweise der Bahnübergang Stangenteich im Sachsenwald und der Feuerwehrübergang Loddenallee in Reinbek.

Auch beim Fahrzeugeinsatz auf der Anlage orientierten sich die Hamburger Modellbahnfreunde zunächst stilecht an ihrer bevorzugten Epoche II. Aufgrund der mittlerweile fertiggestellten Streckenmotive aus verschiedenen späteren Epochen gestaltete sich dies jedoch zunehmend schwieriger und ließ sich nicht mehr realisieren ohne Stilbrüche zu riskieren. „Daher", führt Horst Glanz weiter aus, „haben wir uns schon bald entschlossen, die Epochentreue im Hinblick auf das rollende Material aufzugeben und bunt gemischt zu fahren. Diese Entscheidung hat sich bei Ausstellungen bewährt, da das Publikum natürlich genauso interessiert ist, neben den Dampflok-Baureihen 01, 03 und 05 mit ihren Reichsbahn-Garnituren sowie dem Fliegenden Hamburger auch moderne Loks und Züge vom Schlage einer Ludmilla oder eines ICE zu sehen, zumal deren Vorbilder ja irgendwann auch einmal zwischen Hamburg und Berlin verkehrten oder immer noch dort eingesetzt sind. „Außerdem ist beim Publikum auch stets Freude und Begeisterung zu spüren", schmunzelt Glanz, „wenn wir den Stilbruch noch weiterführen und Züge anderer Bahnverwaltungen oder Exoten wie Bahndienstfahrzeuge oder im Eigenbau entstandene Juxfahrzeuge einsetzen." Hier schafft die überwältigend große und fast durchweg positive Resonanz, die die Bergedorfer auf den vielfältigen von ihnen besuchten oder selbst durchgeführten Ausstellungen von Seiten der Besucher und des Fachpublikums erfuhren, zusätzlichen Ansporn für die Zukunft, noch weitere Module zu schaffen und der Öffentlichkeit zu präsentieren. Nur eines betrübt den Vorsitzenden der seit 2000 als gemeinnütziger Verein eingetragenen BEF, der mittlerweile über 19 Mitglieder verfügt: Es fehlt wie bei vielen anderen Vereinen auch der Nachwuchs. Aus diesem Grunde starteten die Bergedorfer Eisenbahn-Freunde ebenfalls 2000 eine Kooperation mit dem Hamburger Gymnasium Lohbrügge, wo mittlerweile eine Modellbahn-AG ins Leben gerufen wurde, die bereits einige modellbauerische Erfolge feiern konnte.

Interessierte können sich direkt an den Verein wenden oder einfach mal bei einem der Vereinstreffen vorbeischauen, die in der Regel jeweils am ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr in der Gaststätte „Zum Gewerkschaftshaus", Am Pool 41, Ecke Vierlandenstraße, stattfinden und vorrangig dem gemeinsamen Gedankenaustausch dienen.

Oliver Strüber

Anlagensteckbrief

H0-Modulanlage nach Nord-Modul-Norm

Maße: Gesamtlänge ca. 50 m
Erbauer: Bergedorfer Eisenbahn-Freunde e.V., Hamburg
Epoche: II, ca. 1930 bis 1935
System: Zweileiter-Gleichstrom
Anlagenthema: Bahnhöfe Bergedorf und Aumühle an der Strecke Hamburg – Berlin
Vorbild: Bahnhofssituation in den frühen 30er-Jahren vor dem Umbau der Gleisanlagen; Streckenmodule auch ohne konkretes Vorbild; Fahrzeugeinsatz individuell
Kontakt: Bergedorfer Eisenbahn-Freunde BEF e.V., Horst Glanz
Postfach 800926
21009 Hamburg
Tel.: 040/7354978

MODELLBAHN AKTUELL

MARKSCHEFFEL & LENNARTZ-INSOLVENZ

Eine Hamburger Modellbahn-Institution schließt die Pforten

● Ein trauriger Tag für Hamburgs Modellbahnfreunde: Am 5. November 2002 um 12 Uhr begann im Auktionshaus C. F. Schlüter an der Hamburger Außenalster der letzte Akt für die weit über Hamburgs, ja, sogar weit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannte Modellbahn-Institution Markscheffel & Lennartz. Das Spezialgeschäft für Sammler hochwertiger Handarbeitsmodelle, dessen Stammhaus seit 1878 in Hamburg existierte, musste nun, kurz vor seinem 125-jährigen-Jubiläum die Tore für immer schließen. Über 300 Positionen hochwertiger Modelle verschiedener Spurweiten wurden versteigert. Das größte Stück war jedoch eine betriebsfähige Original-MaK-Diesellok, die im Bhf Winsen abgestellt war und mit einem Startpreis von 2.000 Euro ausgerufen wurde. Besichtigungstermin für die edlen Modelle war am vorausgehenden Montag, zum



In elegantem Ambiente wanderten edle Modelle über den Ladentisch.

Foto: Buggenthin

letzten Mal in den Geschäftsräumen von Markscheffel & Lennartz. Um der großen Nachfrage gerecht zu werden, manch ein Modellbahner war offensichtlich erstmals in den heiligen Hallen, wurde kurzfristig noch der Dienstagvormittag hinzu genommen. Das Interesse war so groß, dass sogar der Norddeutsche Rundfunk mit einem Radio- und einem Fernsehteam aufkreuzte und berichtete. Offensichtlich nutzten auch Modellbahnhändler die Gelegenheit, günstig einzukaufen, denn, so war nach der Versteigerung zu hören, die Lehmann-Artikel gingen en bloc an einen Käufer. Während der Versteigerung waren zirka 100 Personen anwesend. Vorab wurden etwa 130 Bieterkarten ausgegeben. Über die Gründe der Insolvenz war wenig zu erfahren, jedoch brodelte die Gerüchteküche: So sollen angeblich zwei Lieferanten abgesprungen sein und Endkunden direkt mit den Handarbeitsmodellen beliefert haben. Nach anderen Meinungen sollen mehrere große Stammkunden weggeblieben sein. Der Firmeninhaber Christian Lennartz war in das seiner Firma gegenüber liegende Hotel ausgewichen, von wo er dem Treiben zusah und abwartete. Am Morgen vor der Versteigerung gab er ein kurzes Rundfunkinterview. Es war zu hören, dass er mit den Tränen zu kämpfen hatte, als er sagte: „Ich bin (...) psychisch schwer getroffen und kann die derzeitige Situation noch nicht verkraften." Daher sei es ihm nicht möglich, die Geschäftsräume zu betreten, und er wisse noch nicht, was werden wird. Die Hamburger Modellbahn-Szene ist um eine Attraktion ärmer geworden.

ZEHNTE INTERNATIONALE MODELLBAHN-MESSE IN KÖLN

Märklin setzt auf neuen Mini-Motor

● „Durch den konsequenten Einsatz der Piezo-Motoren und weiterer neuer Technologien", so Märklin-Geschäftsführer Paul Adams, baue das Göppinger Traditionsunternehmen seine Marktführerschaft gezielt aus. Der erstmals auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2002 als Weltneuheit präsentierte Mini-Motor stand auch in Köln im Mittelpunkt des Interesses. Der neue Motor-Winzling erlaubt beispielsweise das ferngesteuerte Heben und Senken von Modell-Dachstromabnehmern. Als Prototypen für die revolutionierende Anwendung zeigte Adams dem staunenden Publikum eine umgerüstete H0-Großserien-103. „Auch im 21. Jahrhundert behält die Modellbahn ihre Attraktivität als kreatives Spielzeug zum Anfassen", gab sich der neue Märklin-Chef optimistisch. Ähnlich positive Töne waren auch von fast allen übrigen Großserienherstellern zu hören. Bei Mehano, zuletzt mit der erfolgreichen Aldi-Aktion im Gespräch, konnte man das erste Vorserienmuster der G 2000 fürs Trix-Express-System begutachten. Die Lok weilt derzeit zu Testzwecken bei der westfälischen Firma FSB. Ansonsten fiel in Köln auf, dass reichlich Platz zwischen den Messeständen zur freien Verfügung stand.



Stolz präsentiert Paul Adams, Märklin-Chef, die innovative 103.

Foto: Schumacher



Mit dem sogenannten Piezo-Motor ist das Heben und Senken eines Dachstromabnehmers möglich.

Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 32 JAHREN: Schwerter zu Pflugscharen

● Der Vorschlag, Lokomotiven mit Bleigewichten zu beschweren und ihnen so eine höhere Zugkraft zu verleihen, war auch in der DDR ein alter Hut. Ein pfiffiger Modellbahner aus Schöneiche bei Berlin kam auf eine Idee, wie auch kleinste Hohlräume ausgenutzt werden können: Er empfahl, in Sportgeschäften erhältliche Luftgewehrmunition, sogenannte Diabolos, mit reichlich Klebstoff (Marke Duosan Rapid) in allen denkbaren Ecken zu platzieren. Die Zugkraft seiner Gützold-75.5 habe sich ganz enorm erhöht, ließ Modellbahnfreund Wolfgang M. die Leser des „Modelleisenbahner" 1/1971 wissen.



MESSE-KALENDER

10.–12. JANUAR 2003:
Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

30. JANUAR – 4. FEBRUAR 2003:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

15.–16. FEBRUAR 2003:
Modelbouwshow 2003, Zeelandhallen, Goes (NL).

13.–16. MÄRZ 2003:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

9.–13. APRIL 2003:
Intermodellbau, Dortmund.

HOCHWASSER-HILFE

Rocos großzügige Spende

Spektakulär war nicht nur der Zugkraftversuch in der ARD-Fernsehshow „Was passiert, wenn ...?" am 12. Oktober 2002, bei dem 200 Roco-Modelle eine 86 Tonnen schwere Lok der Deutschen Bahn zogen, spektakulär ist auch das Spendenergebnis, mit dem diese Aktion aufwarten kann. Binnen 20 Minuten waren alle Loks vergeben und die stolze Summe von 70000 Euro erlöst. Die Lokomotiven waren von Roco der Hochwasserhilfe gewidmet worden und konnten gegen eine Spende während der Sendung erworben werden. Der Gesamterlös wird dazu verwendet, zerstörte Kinder- und Jugendbetreuungseinrichtungen in der Stadtgemeinde Döbeln wieder aufzubauen. Am 10. November 2002 war es dann soweit: Anton Gebert, Marketingleiter der Firma Roco, übergab den Scheck in Höhe von 70000 Euro an Axel Buschmann, Bürgermeister der Stadtgemeinde Döbeln. Das war der krönende Abschluß einer gelungenen Aktion, die nicht zuletzt auch Dank der Mithilfe der ARD, der Deutschen Bahn und ganz besonders der freiwilligen Helfer der BSW-Modellbahngruppe München Hbf möglich gemacht wurde.



Foto: Roco

Die Herren Wockenfuß, Wutzmer, Döbelns Bürgermeister Buschmann und Anton Gebert (v.l.).

ADLISWIL/SCHWEIZ

12th Convention der American Railroadfans

Am 12. und 13. Oktober 2002 war der Züricher Vorort Adliswil wieder einmal Pilgerstätte für Freunde amerikanischer Modelleisenbahnen. Auf mehr als 1000 Quadratmetern zeigten Aussteller Fahrzeuge, Dioramen und Anlagen in vielen Baugrößen. Roland Zoderer beispielsweise präsentierte seine N-Anlage Tehachapi-Loop, auf der Güterzüge mit fünf oder mehr Lokomotiven verkehrten. Auf dem nicht einmal einen Quadratmeter kleinen Diorama von Armin Abbühl beeindruckte die Fülle von Details, die den auch im frühen 20. Jahrhundert noch herrschenden Pioniergeist in den Rocky Mountains aufleben ließ. In diversen Workshops wurde gezeigt, wie man Bausätze europäischer Hersteller zu überzeugenden US-Gebäuden verändert oder wie man eine Diesellokomotive mit vorbildgerechten Betriebsspuren versieht. Da das Angebot von US-Modellen und -Büchern in Europa recht spärlich ist, nutzten viele Modellbahner die große Auswahl diverser Händler zur Erweiterung von Fuhrpark und Bibliothek.



Fotos: Frickel

Auf Armin Abbühls Diorama rollt eine Free-Lance-Mogul mit Log-Cars.



Naomi Kink hat den Zugbetrieb auf ihrer Märklin-Anlage fest im Griff.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker, Viola Christ
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Klaus Habermann, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 90130) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Vorschau

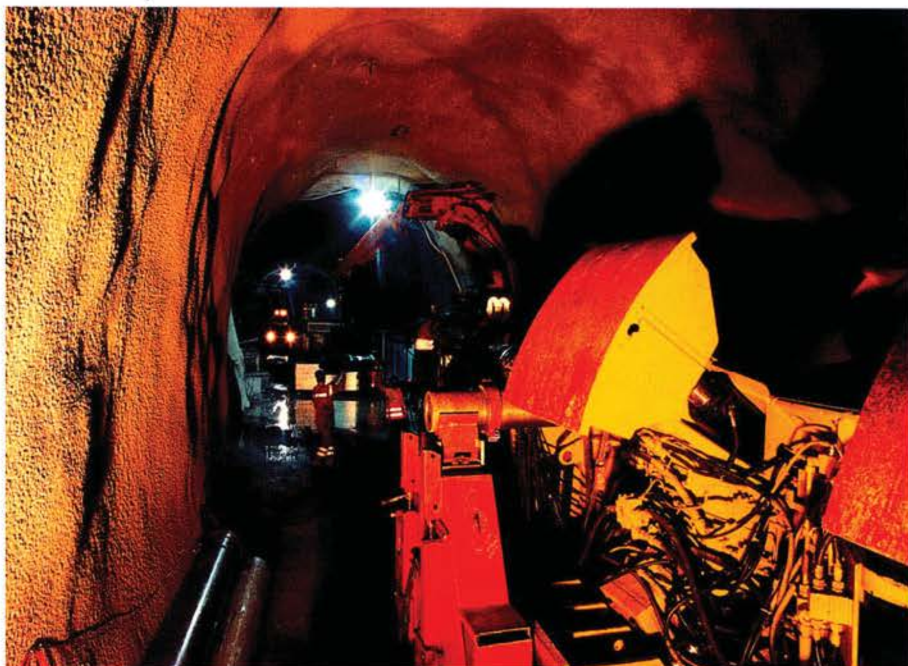

Foto: C. Romann

Der Eisenbahntunnel der Superlativen

Das größte Tunnelbauprojekt Europas beginnt jetzt erst richtig: Seit 7. November frisst sich der erste Riesenbohrer durch das Gotthardmassiv.

Winterzauber am Rennsteig

Thüringen meldet: Ski und Rodel gut. In 1:87 zaubert Christoph Romann seinen winterlichen Bahnhof Rennsteig.


Foto: Armin Schmutz

Außerdem

Bahnbrücken-Verschub

Keine alltägliche Aktion: Neue Brücke für die Strecke Neuss – Holzheim – Grevenbroich.

Rangier-Dienstleister

Brawas H0-Modell der DR-V15 aus Babelsberg stellt sich dem vielseitigen Testprogramm.

END am Ende

Die Esslingen-Nellingen-Denkendorfer Tram stellte vor genau 25 Jahren den Betrieb ein.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Viere K beim „Wilden Robert"

Planeinsatzende zwischen Oschatz, Mügeln und Kemmlitz: Im Winter 1993 geben die IVK eine stimmungsvolle Abschiedsgala.

Das Februar-Heft erscheint am **15. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Dirk Endisch

Mutter der Einheitsloks

Das H0-Modell der Einheitsbaureihe 80 ergänzt Weinerts Rangierlokangebot. Den C-Kuppler baut Rainer Albrecht.


Foto: Rainer Albrecht

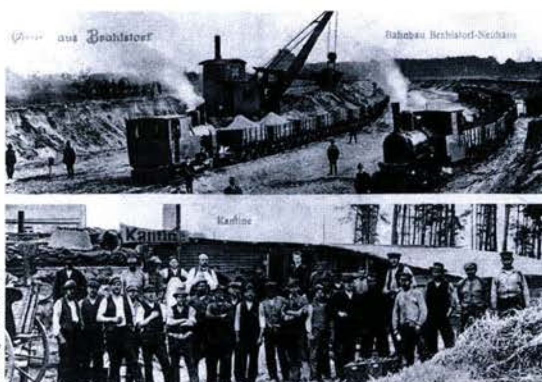


Foto: Slg. S. Graßmann

Spurensuche im Urstromtal

Sie verband Preußen mit Mecklenburg: Die regelspurige Kleinbahn Neuhaus – Brahlstorf, 1912 eröffnet, befahren nur noch Radwanderer.

Sound an Bord!





FLEISCHMANN kommt dem Vorbild jetzt noch ein Stück näher – mit dem vorbildentsprechenden Sound bei den Modellen der Baureihen 003 und VT 95

Erleben Sie die Originalgeräusche der legendären Schnellzugdampflok der Baureihe 003 *(Art.-Nr. 7 4106)* auch auf Ihrer Anlage!
Der Clou dabei: Typische Betriebsgeräusche – im Stand und auch im Fahrbetrieb – sind je nach Fahr- bzw. Spielsituation vorbildgerecht zu hören. Stellen Sie sich einfach vor, die Lok steht auf dem Gleis und ***Sie schalten den Sound ein:*** Schon rauschen die Zylinderentwässerungsventile und das typische, nur einer Dampflok eigene „Kesselgeräusch" ist zu hören. ***Sie fahren los:*** Ein kurzer Achtungspfiff ertönt und die schwere Lok setzt sich schnaufend und zischend in Bewegung – wie das Vorbild eben. Beim Fahren hören Sie den Auspuffschlag und – ebenso wie beim Vorbild – gelegentlich Kohleschaufeln und die Luft- oder die Speisewasserpumpe. ***Nun halten Sie an:*** Das Schnaufen wird langsamer und die Lok bleibt schließlich mit quietschenden Bremsen und dem Geräusch der Luftpumpe stehen. Einfach fantastisch!
Aber das ist noch nicht alles – über die Funktionstasten des **TWIN-CENTERS 6802** oder des **TWIN-CONTROL 6822** lassen sich die folgenden Geräusche separat abrufen: Langer Pfiff, Kohleschaufeln, Luftpumpe, Speisewasserpumpe, Dampfstrahlpumpe und Zylinderentwässerungsventile.

Falls Sie jedoch das markerschütternde „Tröten" und das typische Dieselmotor-„Nageln" mehr fasziniert – bitte sehr: In diesem Fall dürfte der Schienenbus, Baureihe VT 95 ***(Art.-Nr. 7 4405),*** genau das Richtige für Sie sein. Schon das Anlassen des Motors ist ein geräuschtechnischer Genuss! Ein kurzer Achtungspfiff beim Anfahren und der Motor heult auf bis zur Höchstgeschwindigkeit. Reduzieren Sie das Tempo, „kuppelt der Motor aus" und geht wieder zu dem für den Schienenbus so typischen „Nageln" im Leerlauf über. Das manuell ausgelöste „Tröten" des Signalhorns wird sicher jeden Modellbahner an die fast schon vergessene Nebenbahnzeit erinnern! Oder fahren Sie einfach mal langsam am Bahnübergang vorbei und schalten Sie dabei das Läutewerk ein – das ist Eisenbahn-Romantik pur!

Auch für Mittelleiter-Wechselstrom-Fans steht dieser klassische Schienenbus mit Sound ***(Art.-Nr. 1405)*** *zur Verfügung.*



7 4405

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis
www.fleischmann.de

Die hier vorgestellten Modelle sind ausgestattet mit einem lastgeregelten Sound-Digitaldecoder für den DCC-Betrieb nach NMRA-Norm.

IST'S NICHT SCHON LANGE HER,

als **1972** der ET 420 in Dienst gestellt wurde und jetzt vom ET 423 abgelöst wird,

ODER WAR'S ERST VOR KURZEM



– neulich? Hierüber werden sich wahrscheinlich die Geister scheiden, jüngere werden das erste wählen, gesetztere Jahrgänge eher das zweite. Gottlob gibt es die Modelleisenbahn, die – am Puls der Zeit – modernste Fahrzeuge anbietet, ältere bewahrt und wiederbringt, was in 1:1 dem Eisenbahnfreund genommen wurde. Und überhaupt, Modellbahn bedeutet immer Gegenwart – egal, welche Epoche bevorzugt wird!

Der Deutschen Bahn muß gratuliert werden, denn der ET 423 ist nicht nur super gestylt, sondern bietet auch einen neuen S-Bahn-Standard: breite, durch Faltenbälge verbundene und somit durchgängige Wagenkästen, durch automatische Kupplungen leicht erweiterbar, Zugzielanzeige, Energierückspeisung, Nutzung der Abwärme zu Heizzwecken, Trennwand zum Führerhaus aus Glas u.v.a.m.

Aber auch das Roco-Modell kann sich sehen lassen: kompletter 4teiliger Triebwagen, festgekuppelt wie das Vorbild; Jakobsdrehgestelle; feinst nachgebildete Dachausrüstung und Unterflurgeräte; beste Fahreigenschaften; völlig geschlossenes Zugbild auch in engen Radien (bis 358 mm); beigelegte Kupplung für Mehrfachtraktion; Inneneinrichtung; aufwendig bedruckt und lackiert ...

Große Zukunft wird der Baureihe 185 als „Lok für Europa" vorausgesagt. Die von der BR 145 abgeleitete Zweisystem-Güterzuglokomotive ist mit vier Stromabnehmern und ETCS (European Train Control System) ausgerüstet und ist dadurch in der Lage, auf dem größten Teil des europäischen Netzes Leistungen zu erbringen. – Grund für ein EXCLUSIVE-Modell!

Art.-Nr. **63050**, S-Bahn-Triebzug 423, DB-AG, Ep. V, Gleichstromausführung mit Schnittstelle;

Art.-Nr. **69050**, S-Bahn-Triebzug 423, DB-AG, Ep. V, Wechselstromausführung serienmäßig mit lastgeregeltem Digitaldekoder;

Art.-Nr. **63590**, Zweisystem-Elektrolokomotive 185, DB-AG, Ep. V, Gleichstromausführung mit Schnittstelle;

Art.-Nr. **69590**, Zweisystem-Elektrolokomotive 185, DB-AG, Ep. V, Wechselstromausführung serienmäßig mit lastgeregeltem Digitaldekoder – bei Ihrem Fachhändler!



